# LA VIE AU GRAND AIR

**ABONNEMENTS**

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

20 Octobre 1901. — N° 162

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

**PUBLICITÉ**

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

(Cliché P. Doyé.) (Plaque Lumière.)

## LA TRAVERSÉE DE LA MÉDITERRANÉE. — LE BALLON AVANT LE DÉPART

*La tentative de traversée de la Méditerranée en ballon, depuis longtemps préparée par le comte de la Vaulx et ses collaborateurs, avec le précieux concours de l'*Écho de Paris, *a commencé dans la nuit du 12 au 13 octobre. A bord du* Méditerranéen, *l'énorme aérostat gonflé d'hydrogène, se sont embarqués, avec le comte de la Vaulx et le comte de Castillon de Saint-Victor, le lieutenant de vaisseau Tapissier et M. Hervé, inventeur des déviateurs qui devront permettre aux aéronautes de suivre une direction oblique à celle du vent, le ballon, en se maintenant à une hauteur variant de 15 à 25 mètres au dessus de la mer.*

*La très intéressante photographie que nous reproduisons ici donne une idée de l'activité qui n'a cessé de régner au petit isthme des Sablettes, depuis quelque temps. Quelques heures avant le départ, les ouvriers visitent la nacelle en détail une dernière fois, sous la surveillance du comte de la Vaulx que l'on aperçoit à droite. On sait que les aéronautes ont du renoncer à leur tentative après être restés 41 heures dans les airs.*

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Nous rappelons que, depuis le 1er octobre, nous avons inauguré notre

**Service d'achats.**

*Qu'il s'agisse d'une voiture automobile ou d'un appareil photographique, d'un yacht de plaisance ou d'une raquette de tennis, d'un fusil de luxe ou d'un livre de sport, nous nous mettons à la disposition de nos lecteurs pour leur obtenir, dans les plus grandes maisons de Paris ou en fabrique, les meilleurs avantages.*

*Nous ne nous chargeons, toutefois, d'expédier que les commandes dont le montant dépassera 50 francs.*

*Avoir soin de joindre deux timbres de 0 fr. 15 à chaque demande de renseignements.*

✤

NOUS PUBLIERONS DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO LES COMPTES RENDUS ILLUSTRÉS DE MARATHON AMATEURS ORGANISÉ PAR L'" AUTO-VÉLO " ; DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE FOND BICYCLETTES, DE LA RÉOUVERTURE D'AUTEUIL ET DU PRIX GLADIATEUR A LONGCHAMP.

✤

*Sous ce titre :* L'Année sportive illustrée, *nous tenons à la disposition de nos lecteurs la collection brochée, année par année, de la* Vie au Grand Air. *Ce sont de superbes volumes qui forment un cadeau des plus attrayants pour un jeune homme ou un sportsman. Dans quelques années, ils atteindront une grosse valeur. L'année 1898 ne comprend que 18 numéros ; mais, vu leur extrême rareté et le petit nombre de collections qui sont en notre possession, nous la vendons 50 francs. L'année 1899 comprend 50 numéros, l'année 1900 en contient 52. Elles sont vendues 15 francs chacune.*

*Ajouter 0 fr. 85 pour l'envoi par colis postal à domicile.*

*Les mêmes collections, reliées, sont vendues 3 francs en plus.*

✤

**L'abondance des matières nous force à remettre au prochain numéro la solution de notre**

**Concours d'honneur**

**ainsi que les noms des heureux lauréats.**

✤

Nous tenons à la disposition de nos lecteurs, qui veulent conserver dans leur salon ou leur bureau les numéros de la revue, d'élégants cartons bleu foncé avec l'inscription *Vie au Grand Air* en lettres d'or et pouvant contenir 52 numéros, grâce à un système très ingénieux de reliure automatique. Ces cartons relieurs sont vendus 4 francs, pris dans nos bureaux. Joindre 0 fr. 80 pour l'envoi par la poste. La notice explicative accompagne chaque carton. — Nous avons aussi des « cartons protecteurs » pour le numéro du jour. Prix : 3 francs. Joindre 0 fr. 60 pour l'envoi par la poste.

✤

*Le succès obtenu par nos* **Petites Annonces** *s'accroît de semaine en semaine. Il ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de ce mode de publicité.*

*Voici l'hiver qui vient : il n'y a pas de meilleur moyen de se débarrasser des articles de sport ayant cessé de plaire ou de se procurer par voie d'achat ou d'échange ceux dont on a envie, que de se servir des* **Petites Annonces** *de la* Vie au Grand Air.

*Pour faciliter les rapports entre nos lecteurs et nous, en supprimant des calculs fastidieux, nous avons décidé de baser le tarif de nos* Petites Annonces, *non plus sur le* mot *mais sur la* ligne, *et nous en avons fixé le prix à*

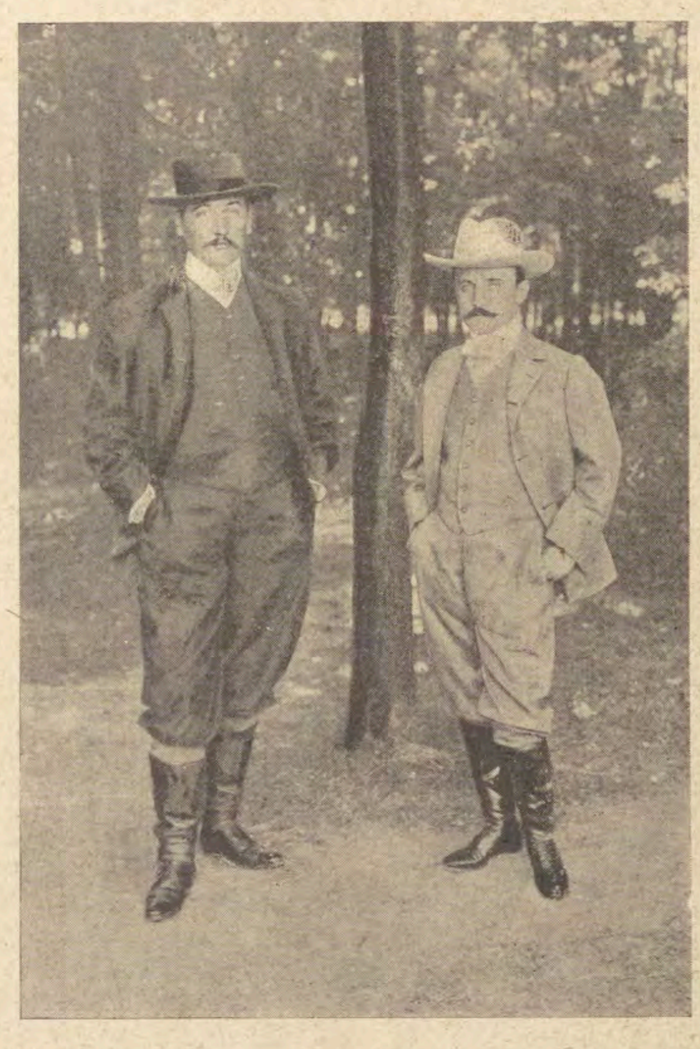
**Un franc la ligne de 40 lettres**

*Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.*

LES ÉDITEURS.

# DE FRANCE EN AFRIQUE EN BALLON

*Depuis longtemps, le comte de la Vaulx, auquel son voyage de 36 heures dans les airs, de Paris à Kiew, au centre de la Russie, avait valu le grand Prix de l'aéronautique, avait conçu le projet de traverser la Méditerranée en ballon, espérant résoudre par cette expérience quelques problèmes d'ordre aéronautique maritime et militaire. On sait à quelles difficultés de toutes sortes il s'est heurté avant de pouvoir le réaliser. Les nombreuses photographies que nous reproduisons ici, donneront à nos lecteurs une idée des multiples détails de construction et d'aménagement auxquels il a fallu parer avant que fut donné le signal du départ de l'expédition.*



M. de la Vaulx. M. de Castillon.

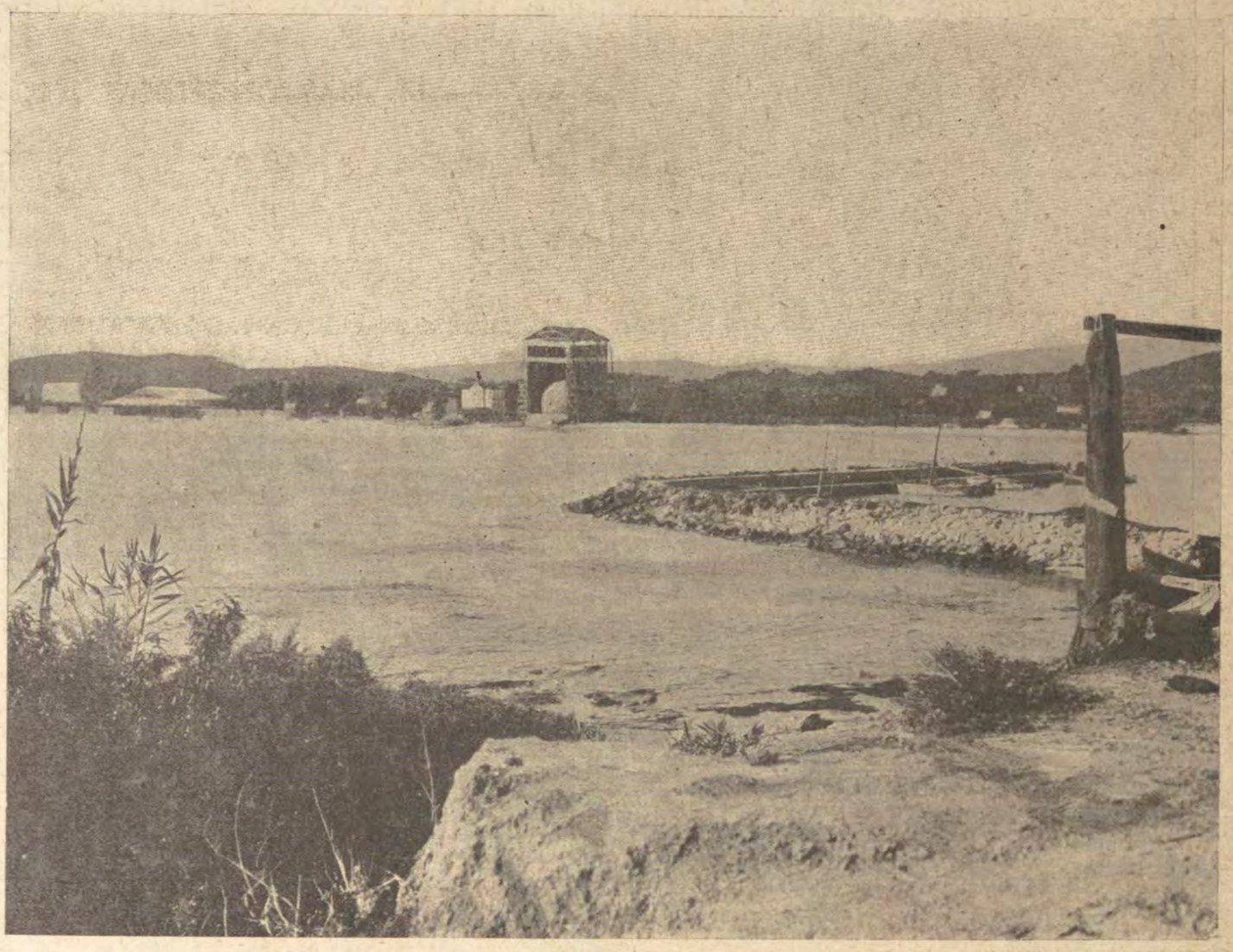
**Le comte de la Vaulx et le comte de Castillon de Saint-Victor qui viennent de tenter la traversée de la Méditerranée en ballon.**

○ ○ ○

LORSQUE le comte Henry de la Vaulx annonça son intention de tenter en ballon libre la traversée de la Méditerranée, les encouragements lui parvinrent de toutes parts. Dans le monde savant comme dans le monde militaire ou parmi les professionnels de l'aérostation, on se passionna pour une expérience dont les résultats pouvaient être grands : MM. Janssen et Cailletet, membres de l'Institut ; le colonel et le commandant Renard, le marquis de Dion et M. Bezançon, de nombreux officiers généraux des armées de terre et de mer, apportèrent de suite au jeune aéronaute, avec leurs félicitations l'expression de leur confiance dans le succès d'une entreprise d'ailleurs, au dire des techniciens, merveilleusement préparée.

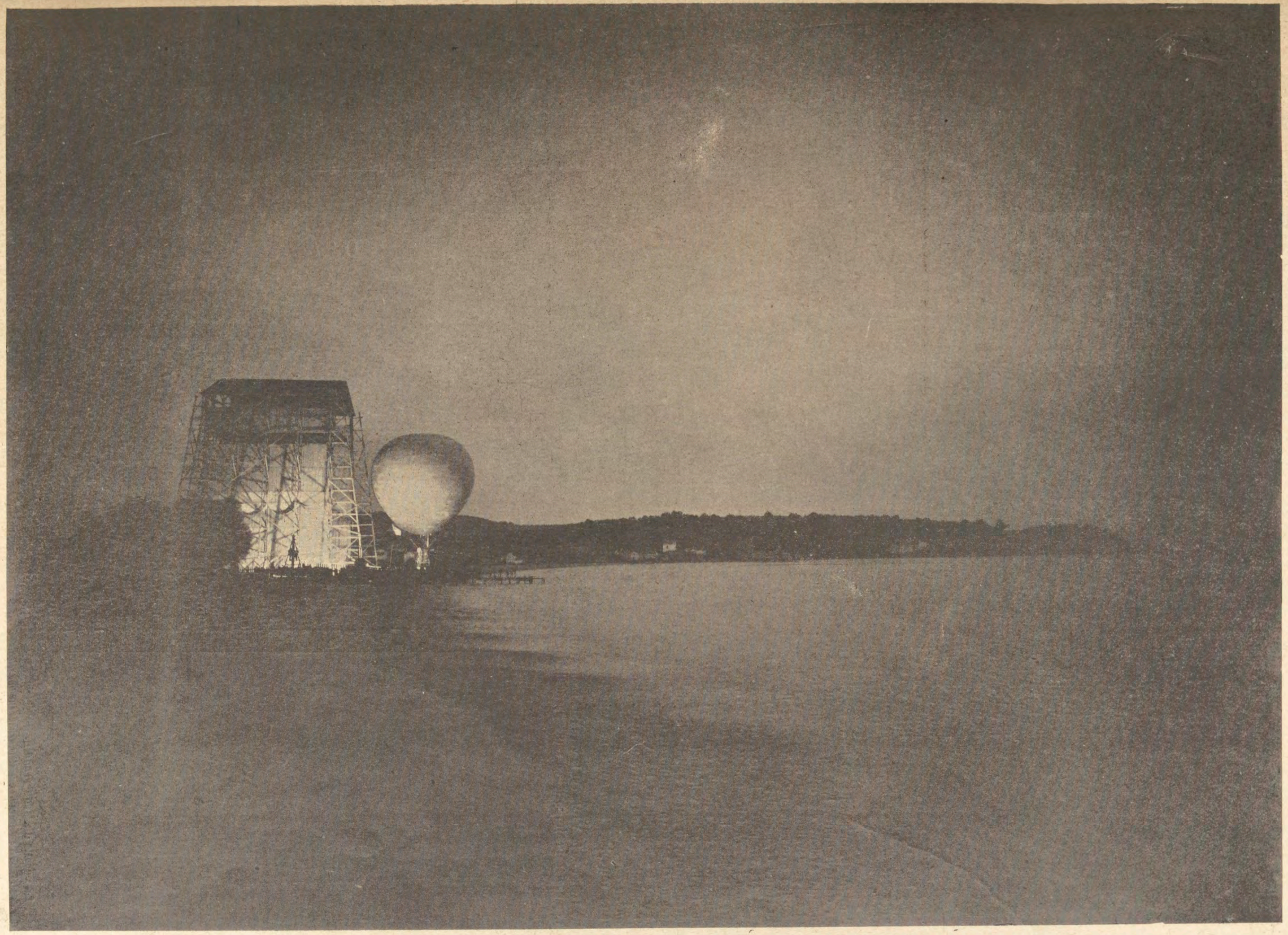
Pour la mener à bonne fin il fallait, avant tout, de l'argent, beaucoup d'argent. M. de la Vaulx pensa que pour une œuvre qui intéressait au plus haut point la défense nationale, il fallait avoir recours à une souscription publique. Un de nos grands confrères quotidiens, *l'Echo de Paris*, mit à sa disposition sa puissante publicité, et en quelques semaines les quelque cent mille francs nécessaires à l'accomplissement de cette tentative hardie furent couverts.

Les autorités officielles, de leur côté, accordèrent des subventions, et le ministre de la marine mit à la disposition des courageux aéronautes, le comte de la Vaulx et son inséparable, le comte de Castillon de Saint-Victor, le croiseur *Du Chayla* et deux officiers de marine qui devaient s'embarquer avec eux. Cependant, dans les derniers jours de septembre, un revirement se produisit et le ministre avisa les aéronautes que non-seulement il n'était plus possible de leur donner un convoyeur, mais encore qu'il interdisait absolument à tout officier de la marine militaire, fût-il en congé, de prendre une part quelconque à l'expédition.



**Quelques heures avant le départ.**

*Vue générale de l'isthme des Sablettes, sur le rivage duquel se sont effectués les préparatifs. Au fond le hangar sous lequel on achève le gonflement du " Méditerranéen ".*



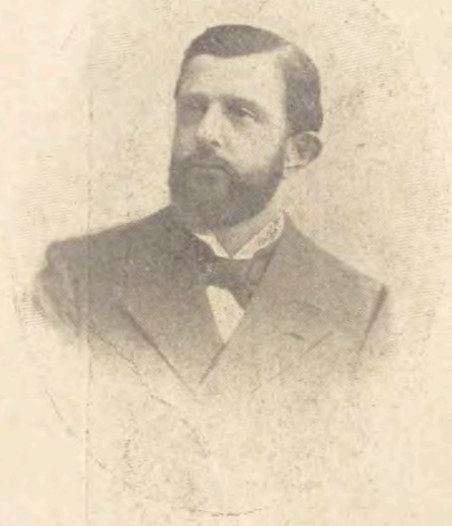
(Cliché Marius Bar.)

**LE DÉPART DU « MÉDITERRANÉEN ».**

*Cette curieuse photographie, prise à 11 h. 30 du soir, au moment du départ du ballon, montre celui-ci sorti de son hangar et éclairé par les puissants projecteurs du* Du Chayla *qui permettent d'apercevoir en même temps une partie de la côte.*

M. de Lanessan, qui en est sans doute encore aux montgolfières, estimait la tentative *dangereuse* et *inutile*.

Il mit en avant, pour retirer à M. de la Vaulx son concours, les prétextes les plus divers : selon lui, la saison était mal choisie ; les croiseurs de l'Etat trop peu vites pour suivre le ballon emporté par le vent, etc. Il ajoutait même que le colonel Renard se prononçait contre l'expérience. C'était inexact puisque le comte de la Vaulx recevait, en même temps, les encouragements du directeur de Chalais pour son expérience « si utile et si belle ».

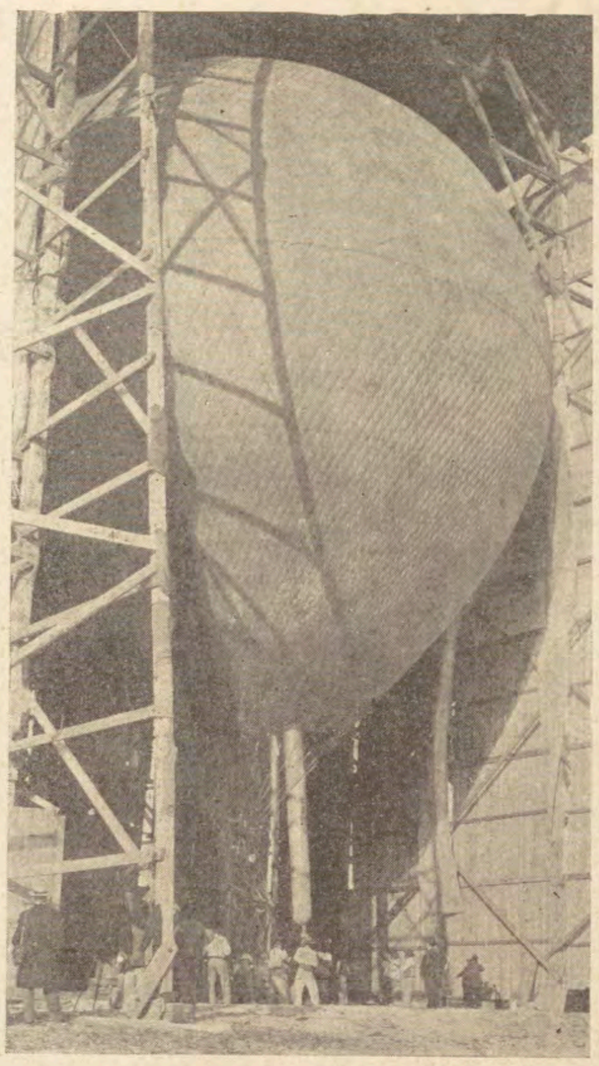


(Cliché Nadar.)

**M. Hervé.**

*L'inventeur des déviateurs dont l'usage permet au ballon de " tirer des bordées ". — Embarqué sur le Méditerranéen.*

Dans le but avoué de faire échouer l'entreprise, on suscita au jeune aéronaute des tracasseries de tout genre. Les aérostiers du parc de Lagoubran, qui avaient été mis à sa disposition, lui étaient retirés et devaient être subitement remplacés par une équipe d'ouvriers inexperts ; les lieutenants de vaisseau Henry et Tapissier se voyaient retirer l'autorisation de prendre part à la traversée.



**Le *Méditerranéen* sous son hangar.**

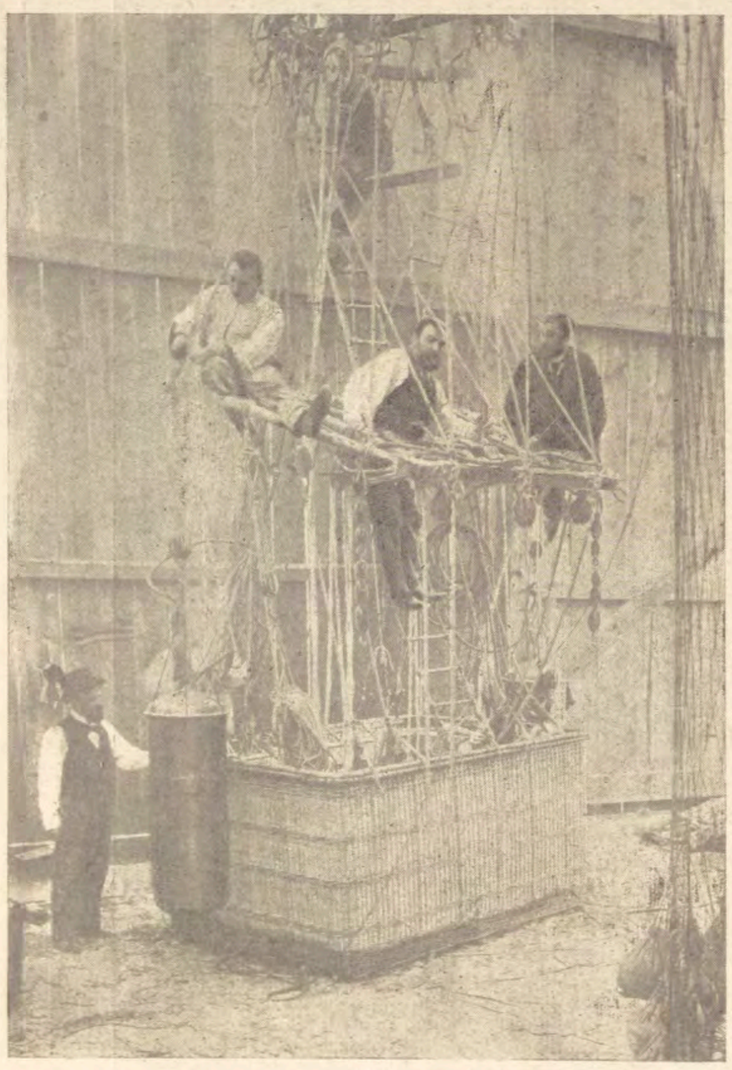
*Le ballon est complètement gonflé. Les ouvriers procèdent aux derniers arrangements de la nacelle.*

On alla même jusqu'à faire défense aux voyageurs, par le ministère du commissaire de police de la Seyne, d'emporter avec eux des pigeons voyageurs. La Société protectrice des animaux estimait peut-être que le voyage était dangereux pour les intéressants volatiles !

Fort heureusement, on put en appeler du ministre mal informé au ministre mieux renseigné et, au dernier moment, ordre fut transmis au commandant du *Du Chayla* d'accompagner les voyageurs tandis que le lieutenant de vaisseau Tapissier était de nouveau autorisé à s'embarquer à bord du *Méditerranéen*

Les quatre intrépides aéronautes ne sont pas des inconnus pour nos lecteurs :

Le comte Henri de la Vaulx est le véritable promoteur de l'idée. Son passé donnait à ce projet une importance toute particulière. Le comte de la Vaulx est, en effet, un des hommes qui, par leur compétence et leur hardiesse, se sont fait une réputation méritée dans le domaine de l'aérostation. On se souvient qu'il remporta, l'an dernier, le Grand Prix de l'Aéronautique pour ses ascensions exécutées à l'occasion de l'Exposition, parmi lesquelles figure son célèbre voyage de Paris à Kiew, où il resta trente-six heures dans les airs. Au physique, c'est un grand gaillard, bien bâti, plein de calme et de décision. Son chapeau de feutre à larges bords, sa culotte flottante logée dans des demi-bottes sont populaires dans les milieux aéronautiques.



**La nacelle du *Méditerranéen*.**

*Sous la direction de M. Hervé, qui travaille lui-même, grimpé sur une échelle de corde, on monte les derniers câbles et les dernières poulies.*

Le comte de Castillon de Saint-Victor forme avec son collègue le plus parfait contraste. Il est vif, alerte, de petite taille, et rien n'est plus curieux que de voir les deux amis côte à côte, comme les présente notre photographie. Il a pris part aux ascensions de l'Exposition et n'a pas hésité à sacrifier sa chance dans le Grand Prix pour assister M. de la Vaulx dans son ascension de Paris à Kiew. Il était tout naturel qu'il l'accompagnât dans sa tentative actuelle.

Le lieutenant de vaisseau Tapissier a été attaché pendant plusieurs années successivement au parc de Châlons et au parc de Lagoubran. Il s'est donc fait une spécialité des questions aéronautiques.

(Cliché Boyer.)

**Le lieutenant de vaisseau Tapissier qui s'est embarqué sur le *Méditerranéen*.**

Si M. de la Vaulx est le promoteur de l'idée, on peut dire que c'est M. Hervé qui la lui a donnée et qui lui a fourni les moyens de la mettre à exécution.

C'est, en effet, cet aéronaute distingué qui a inventé les divers appareils : déviateurs lamellaires, à maxima et minima ; stabilisateurs, etc., qui permettent au *Méditerranéen* de suivre une direction oblique avec celle du vent. C'est en 1886 qu'il les expérimenta pour la première fois. Parti de Boulogne par un vent du S.-O. qui le poussait vers la Norvège, il put, arrivé par le travers du Sund, obliquer vers la gauche et se diriger vers l'Angleterre où il descendit à Yarmouth. L'aéronautique était loin d'être répandue comme elle l'est actuellement, par suite de la propagation du mouvement sportif en général, et cette expérience n'eut pas dans le public le retentissement qu'elle méritait. Depuis, Hervé n'eut pas l'occasion de la recommencer, ni sans doute les fonds nécessaires ; mais il n'en perfectionna pas moins les appareils pour les amener au point où en sont ceux qu'a emportés le *Méditerranéen*.

Avec de tels hommes, la tentative se présentait donc avec le summum de garanties.

C'est dans la nuit du 12 au 13 octobre à onze heures trente du soir, que le *Méditerranéen* a quitté l'isthme des Sablettes où il était abrité depuis plusieurs semaines sous un hangar construit pour la circonstance. Depuis trois heures, le *Du Chayla* croisait à deux milles de la côte, échangeant des signaux avec les aéronautes, fouillant la côte de ses puissants projecteurs, et envoyant leus rayons sur le ballon qui semblait, dans l'obscurité, une lune gigantesque. C'est l'un de ses moments que représente notre photographie prise à 11 heures et demie du soir, heure peu habituelle aux photographes.

Quel que doive être le résultat final de la tentative, — et à l'heure où j'écris ces lignes, il ne m'est pas permis encore de m'en rendre compte — on ne peut s'empêcher d'être pris d'un sentiment d'admiration pour ces hardis navigateurs d'un nouveau genre.

HENRI DE VÈZE.

(Clichés Paul Doyé.)

**Tiendra-t-il ?**

*Tel le cycliste au moment du départ s'assure du bon état de ses pneus, tel M. de Castillon tâte le ballon d'une main soupçonneuse.*

# SILHOUETTES D'ESCRIMEURS

*Nous sommes heureux d'annoncer à nos lecteurs l'apparition très prochaine d'un fort attrayant ouvrage sur les Escrimeurs contemporains, dû à la collaboration de deux sportsmen très au courant de la question, MM. Louis Perrée et F. Séguin.*

*Le volume pour lequel M. de Villeneuve, le distingué président de la Société d'encouragement de l'escrime et de la Société de secours mutuels des maîtres d'armes, a bien voulu écrire une préface des plus intéressantes, comprendra cent dessins et cent textes.*

*Dans cet ouvrage, sorte de livre d'or de l'Escrime figurent, indépendamment de ceux dont nous donnons ici les silhouettes, MM. Audouin, le Dr Aumont, les Ayat, Beauvois-Devaux, de Bestegui, H. G. Berger, Bergès, Berrétrot, de Blest-Gana, de Boffa, Boisdon, Bougnol, l'adjudant Boulanger, Marcel et Jacques Boulenger, Bourdon, le marquis de Chasseloup-Laubat, le prince de Chimay, les capitaines Coste et Debax, le marquis de Dion, Dufraisse, Ramon Fonst, de la Frémoire, Haller, le baron d'Hurcourt, Kirchoffer, de Laborie, René Lacroix, Lafourcade-Cortina, Laurent, Lemoine, Letainturier Fradin, Maurice Leudet, le comte de Lindemann, Lusciez, Masson, les Mérignac, Midelair, Mimiague, Pini, le Dr de Pradel, Prévost, Ramus, Rosé, Rosetti, Rossignol, les Rouleau, Rue, Ruzé, San Malato, lieutenant Sée, capitaine Sénat, Spinnewyn, Sulzbacher, Thiébaut, Thomeguex, Vavasseur, Verbrugge, de Villeneuve, Wallace, et d'autres encore dont nous ne donnons pas les noms afin de leur laisser la surprise. Le choix est éclectique et comprend aussi bien des fleurettistes que des épéistes ou des sabreurs.*

M. J. Joseph Renaud.

M. Georges Breittmayer.

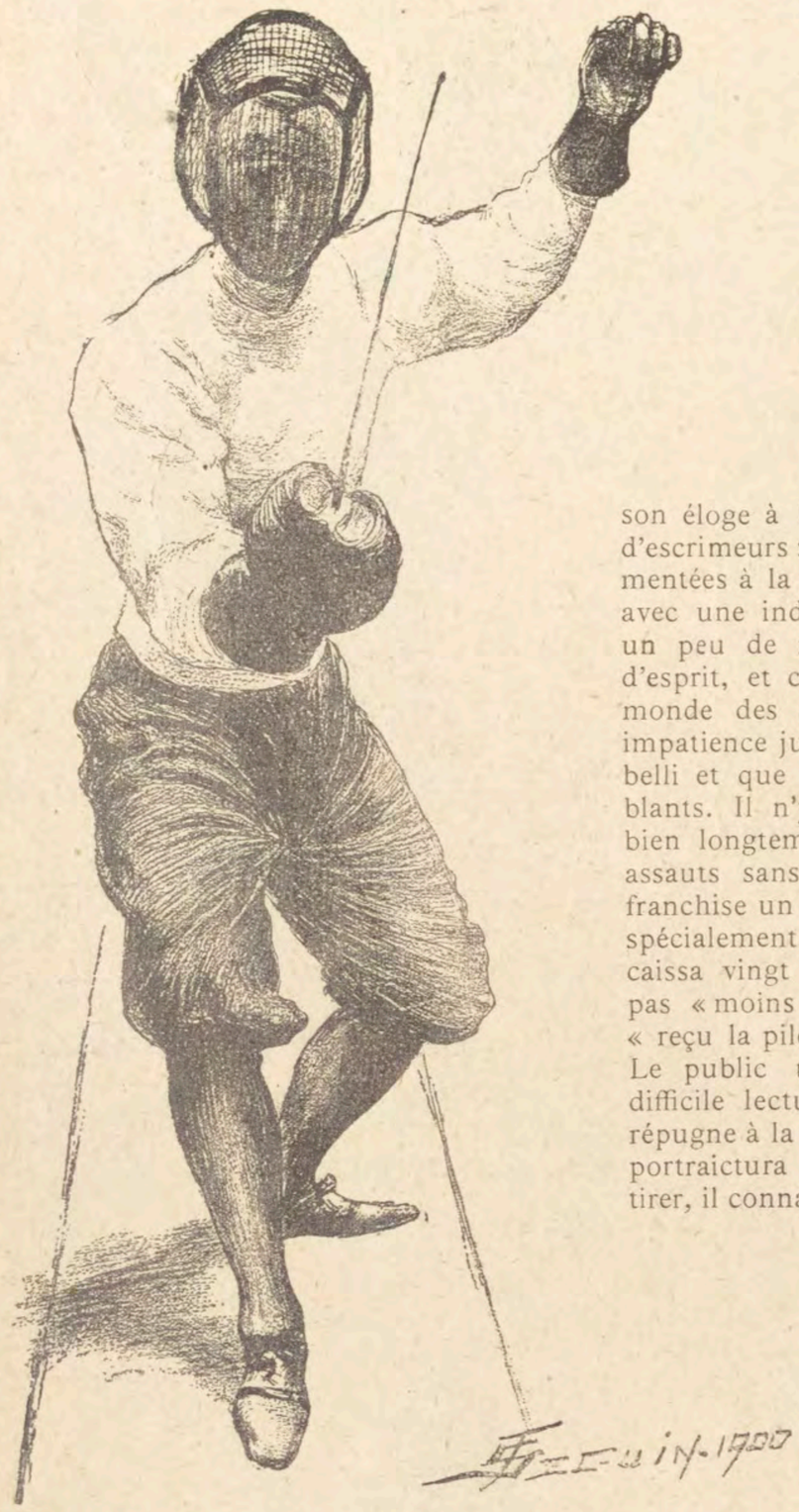
*M. J. Joseph-Renaud a bien voulu présenter aux lecteurs de la* Vie au Grand Air *les deux auteurs de ce volume en même temps que nous leur donnons la primeur de quelques-unes de ces « Silhouettes » (1).*

○ ○ ○

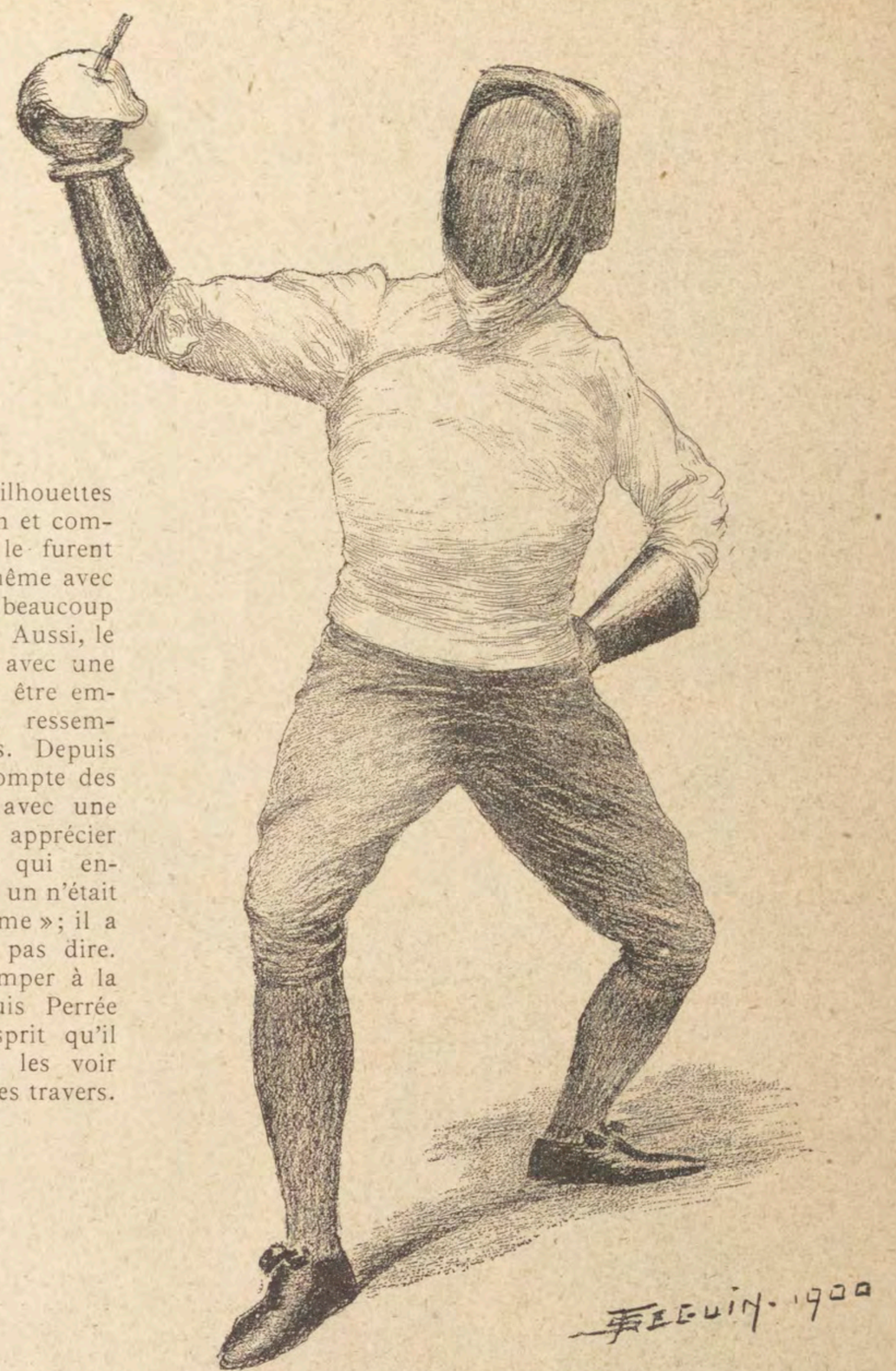
PRESQUE tous les livres publiés aujourd'hui sur les escrimeurs ont été des livres de publicité. L'auteur faisait financer simplement ceux qui souhaitaient qu'il fût question d'eux, et proportionnait

M. Maurice Bernhardt.

(1) Le volume, de 220 pages format in-8 jésus, est édité par La *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, et tiré à 500 exemplaires sur papier couché choisi, numérotés, à 20 francs, et 50 exemplaires sur papier du Japon des manufactures impériales, également numérotés, à 50 francs.
Voir à la page des « Petites Annonces » le Bulletin de souscription.



M. Desmedt.



Le capitaine Comte de la Falaise.

M. Rodolphe Darzens.

son éloge à la souscription. Ces « Silhouettes d'escrimeurs » crayonnées par F. Séguin et commentées à la plume par Louis Perrée, le furent avec une indépendance complète et même avec un peu de rosserie. Louis Perrée a beaucoup d'esprit, et cet esprit est peu timoré. Aussi, le monde des armes attend-il son livre avec une impatience justifiée : chacun espère y être embelli et que les camarades y seront ressemblants. Il n'y aura pas de favorisés. Depuis bien longtemps, Louis Perrée rend compte des assauts sans diplomatie, et même avec une franchise un peu brutale qui le fait apprécier spécialement. Pour lui, le monsieur qui encaissa vingt coups de bouton contre un n'était pas « moins en armes que de coutume »; il a « reçu la pile » et on ne lui envoie pas dire. Le public ne risque pas de se tromper à la difficile lecture entre les lignes. Louis Perrée répugne à la nuance. C'est dans cet esprit qu'il portraictura ceux dont, à force de les voir tirer, il connaît si bien les qualités et les travers.

Son livre est donc non seulement d'une probité parfaite, mais du plus charmant intérêt... je le déclare en toute sincérité, car mon vieux camarade m'y consacre une page où l'indulgence s'aiguise d'une dose respectable et spéciale de « rosserie ». La dose des amis, quoi. Il faut croire, du reste, que Perrée a beaucoup d'amis. car, à feuilleter plus avant, je m'aperçois que chacun en a son compte... et bien pesé! Pour être exact, le livre n'en est pas moins de la plus charmante humeur, et nul ne se fâchera, car les défauts y sont décrits, mais après les qualités, et l'auteur, après tout, s'est souvenu plutôt des bons assauts de chacun que des mauvais.

M. Séguin, qui est lui-même un escrimeur de talent, s'est préoccupé aussi, et avant tout, de la ressemblance. Tels que nous les avons vus sur la planche, nous retrouvons ici les escrimeurs. Voici Pini couché en avant comme, au départ, certains coureurs à pied; Camille Prévost, qui semble devant l'objectif du photographe à l'instant du : « Ne bougeons plus! »; Louis Chevilliard, engraissé, un peu, plus épais de taille, mais qu'on sent toujours si miraculeusement fin de pointe...

Ces cent portraits sont à la fois documentaires et artistes...

Consulter ce livre suffira à ceux qui voudront connaître en une heure le monde de l'escrime. Les deux auteurs y ont mis des années et des années d'observations. Il sera consulté avec fruit et piété par les escrimeurs *in futuro*. Pour eux il contiendra, comme il contient pour nous, l'escrime française en l'an I du XX^e^ siècle.

J. Joseph-Renaud.

*AU VÉLODROME DU PARC DES PRINCES*

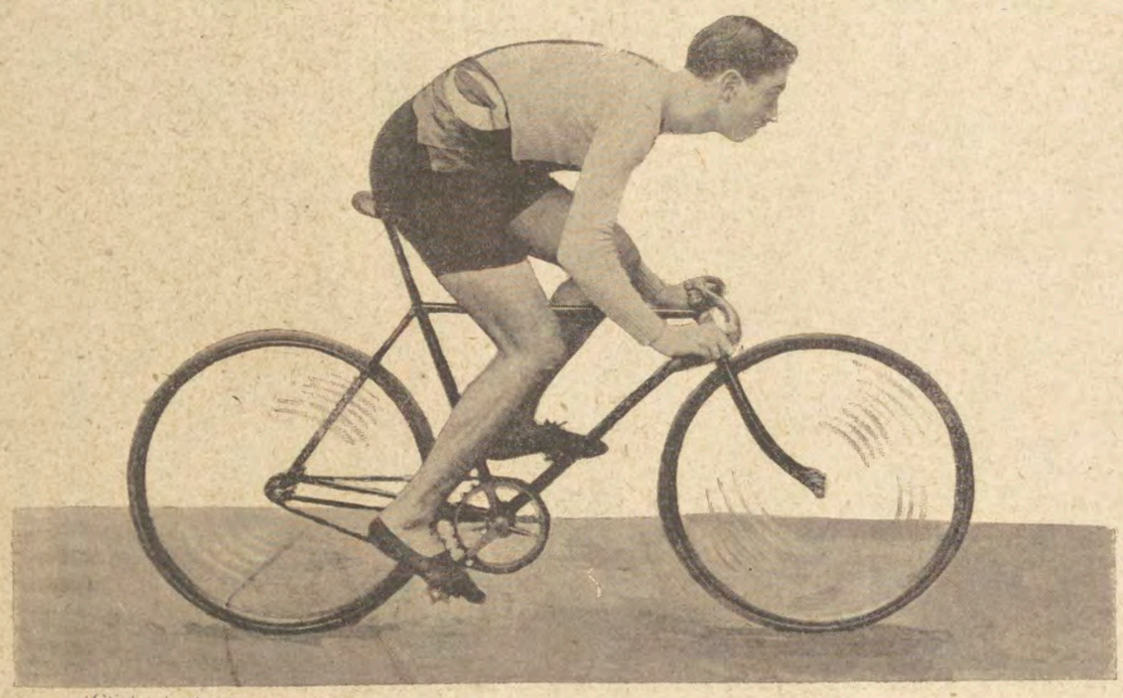
# Un Champion Imprévu

*Les Championnats de France de bicyclettes, — il y en a deux, vitesse et fond — étaient autrefois les deux seules épreuves classiques. Elles ont bien perdu de leur importance au point de vue du spectacle et de l'allocation. Mais le titre de champion n'en reste pas moins un titre que tous nos grands coureurs ont ambitionné et ont cherché à acquérir.*

○ ○ ○

Le Championnat de France, bicyclettes vitesse, disputé le 6 octobre au vélodrome du Parc des Princes, a donné un résultat inattendu. Non pas que son vainqueur, Jue, soit complètement dépourvu de valeur, il a de sérieuses qualités de train, et il en a fait preuve le même jour en gagnant toutes les primes et la prime finale de la course de primes qui figurait au programme. Il a, de plus, du cœur au ventre, ce qui le rend toujours redoutable dans une course menée de loin. Mais, il n'en est pas moins vrai qu'on ne pouvait guère espérer, et que lui-même ne comptait guère, voir son nom figurer sur la même liste que ceux des de Civry, des Médinger, des Duncan, des Cassignard, des Morin, des Bourrillon et des Jacquelin. A quoi faut-il attribuer ce résultat imprévu ? Mon Dieu, a plusieurs causes. dont la première est la tempête qui n'a cessé de sévir pendant toute l'après-midi du 6 octobre. C'est sous une pluie diluvienne que les diverses épreuves se sont disputées et vers la fin de la réunion on aurait eu plus d'avantage à courir en skiff qu'à bicyclette.

Par une anomalie étrange, la commission sportive de l'Union Vélocipédique de France, qui assume l'organisation des Championnats, en avait reporté la date en arrière-saison, alors qu'ils avaient coutume d'être courus, ce qui était



(Cliché J. Beau).
**Ruinart, gagnant de la course de 50 kilomètres avec entraîneurs à bicyclette, sur sa bicyclette *Crescent*.**

plus logique, avant les Championnats du monde. De cette façon, la France était représentée à cette réunion internationale par son « champion », par le champion de France, et non par l'homme qui avait tous les droits pour porter ce titre, sauf celui de l'avoir conquis.

Vous me direz qu'il aurait pu tout aussi bien pleuvoir au mois de juillet ou au mois d'août. Je vous l'accorde; mais, enfin, il y avait quand même plus de chances pour qu'il fît beau, et une pluie d'été et une pluie d'automne différent singulièrement.

On aurait pu, aussi bien, remettre l'épreuve. Je sais que les communiqués du vélodrome portent toujours : « La réunion aura lieu, quel que soit le temps. » Mais cela, c'est une clause de style. En fait à plusieurs reprises, quand la journée s'est présentée telle, on n'a pas couru, et il ne s'agissait pas d'épreuves aussi importantes que le Championnat de France.

Et pendant que j'y suis, une autre critique. Je me suis élevé, ici même, à plusieurs reprises contre la fâcheuse coutume qu'avait prise l'administration du Parc des Princes de faire des séries et des finales de trois hommes : à quoi bon nous donner des pistes de 666 mètres de long, avec des lignes droites de 200 mètres, pour nous présenter ces éternelles courses à trois, inaugurées à Buffalo et au Vélodrome d'hiver ? La commission sportive est revenue et avec raison sur cette coutume. — « Et alors elle a mis dans la finale quatre hommes, me direz-vous ? — Non ! — Cinq ? — Pas davantage ! — Elle en a mis six ! »

Il ne faut pas pousser les choses à l'extrême, et qui veut trop prouver ne prouve rien. La pluie a faussé les résultats, mais ils auraient bien pu l'être par le seul fait de la présence de six coureurs, non habitués à une telle façon de courir. Doubler le nombre de partants d'un seul coup, c'est peut-être un peu exagéré. Nous ne sommes plus au temps où l'on voyait un déboulé de dix coureurs ensemble, à la sortie du dernier virage du Vélodrome de la Seine.

Cela dit, reconnaissons que l'épreuve méritait mieux que ce que le mauvais temps a permis d'en tirer. Certes Jacquelin se présentait comme l'homme imbattable. Il ne semblait même pas qu'il y eût cette glorieuse incertitude qui est la vie et la raison d'être du sport. Mais enfin, une surprise est toujours possible. Et il était intéressant de voir ce que pourraient faire, contre le champion, le gros Louvet qui semble en train de revenir, Gentel que ses dernières courses désignaient comme un comingman, un peu tardif, et Bourotte toujours énergique et courageux.

(Cliché J. Beau.)
**Jue, gagnant du championnat de France vitesse sur sa bicyclette *Crescent*.**

Les deux derniers gagnèrent leur série; le premier fut éliminé par Bonnevie, dans la sienne tandis que Jacquelin et le petit Millo se qualifiaient chacun dans la leur. Fort heureusement pour Jue, il y avait une série de repêchage. Et jamais cette qualification ne fut plus méritée, car c'est dans l'eau qu'elle fut disputée et gagnée par le crack de Falaise.

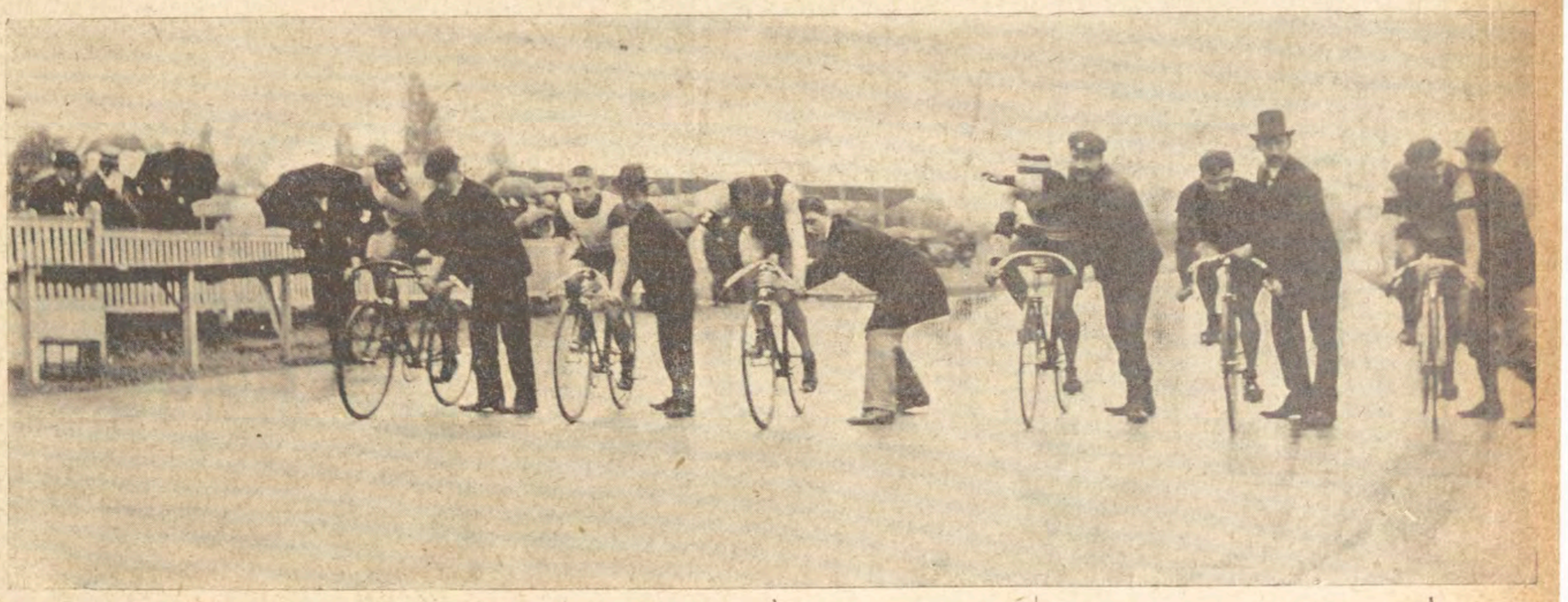
Dans la finale, celui-ci se dit qu'il n'avait qu'une chance, c'est de chercher à s'échapper, et c'est ce qu'il fit à l'entrée du dernier virage, prenant vingt mètres au peloton. Sans une seconde d'hésitation, Jacquelin s'élança à sa poursuite, et ce fut un beau handicap. Au milieu de la ligne d'arrivée, il le rejoint; mais Jue, comme je le disais plus haut, a le cœur bien attaché et il repartit. Jacquelin écœuré, dégoûté par la pluie et le ciment glissant, se releva laissant même passer Bourotte.

Je ne voudrais pas être désagréable à Jue; mais il reconnaîtra lui-même que s'il y avait maintenant un Championnat du monde à disputer, il ne ferait pas très bonne figure contre Major Taylor, Arend et Ellegaard.

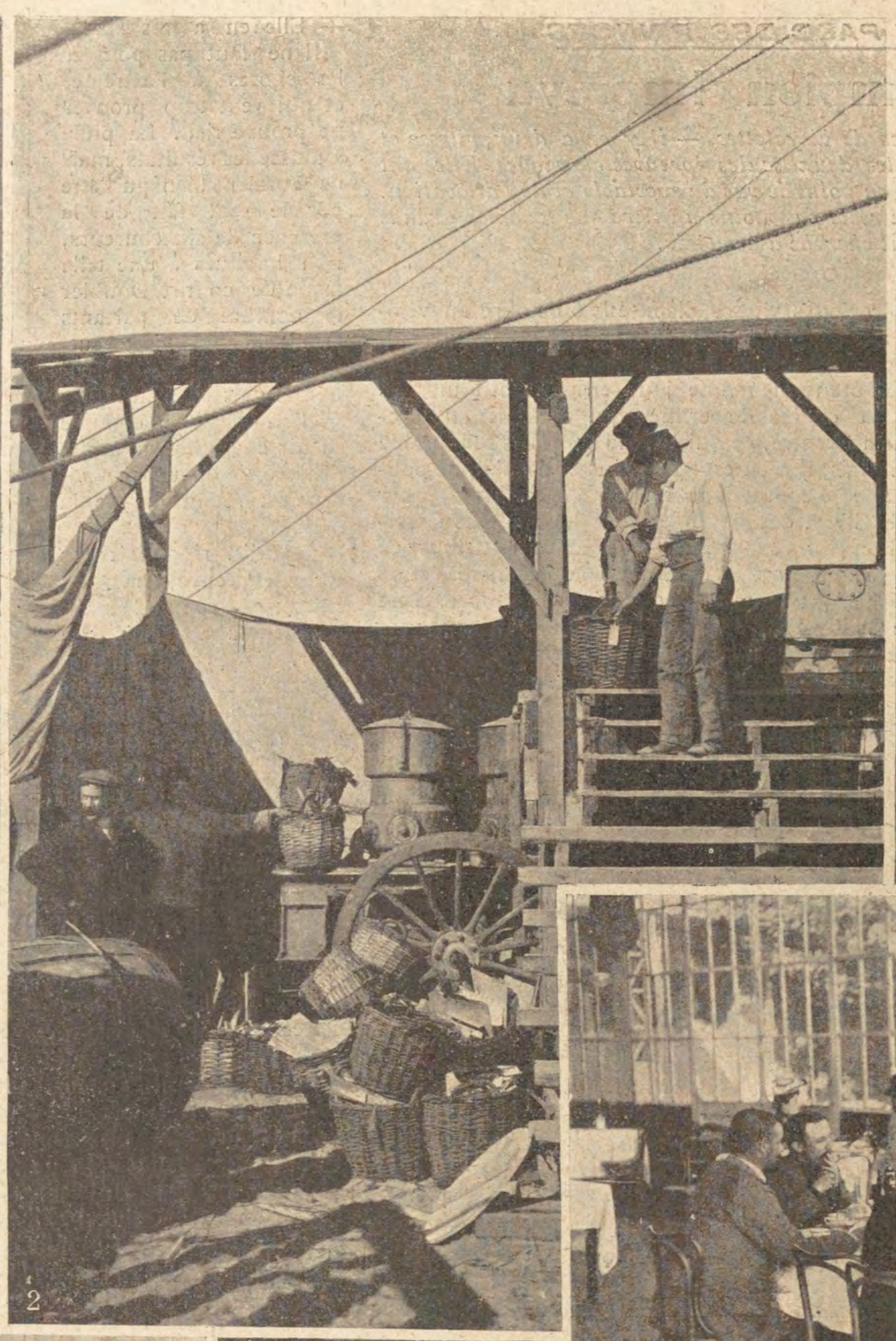
De la course de 50 kilomètres, avec entraîneurs à bicyclette, qui complétait la réunion, je préfère ne pas parler. Ce retour aux procédés d'entraînement de 1891, ne semble pas avoir eu — et ne pouvait pas avoir — un grand succès. Nous y reviendrons dans notre prochain numéro, en parlant du championnat de fond qui s'est disputé dans les mêmes conditions.

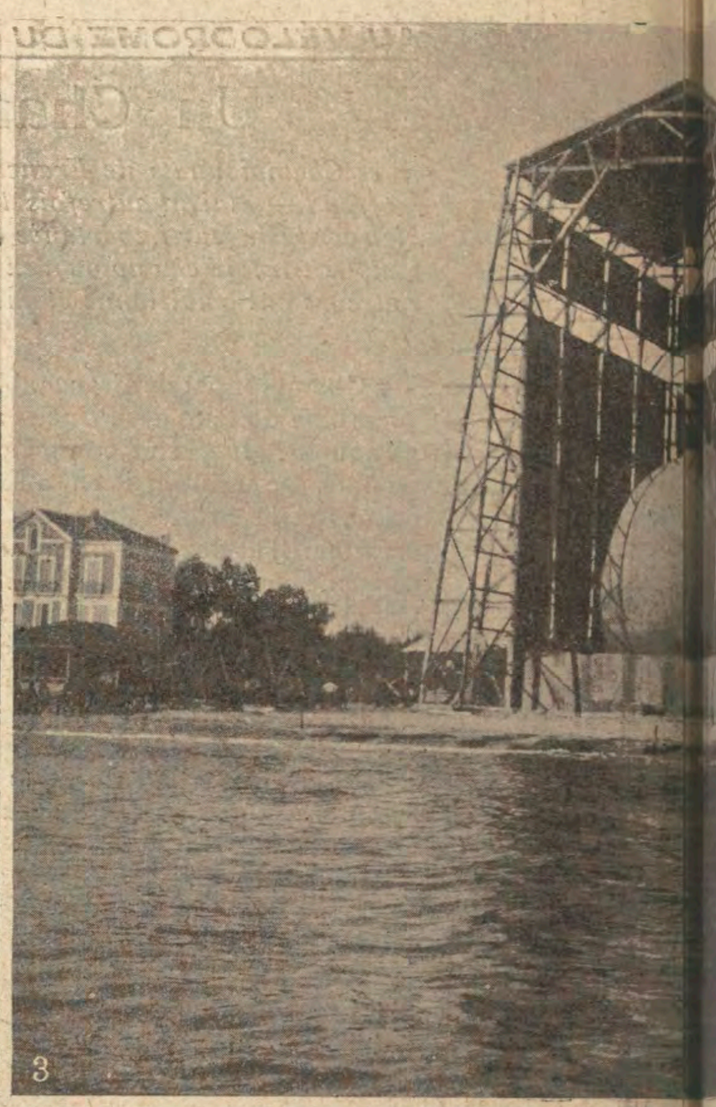
L'épreuve s'est réduite à une promenade dans la boue, suivie d'un déboulé dont Ruinart est sorti vainqueur, mais c'eût pu être tout aussi bien n'importe lequel des concurrents de cette lamentable course.

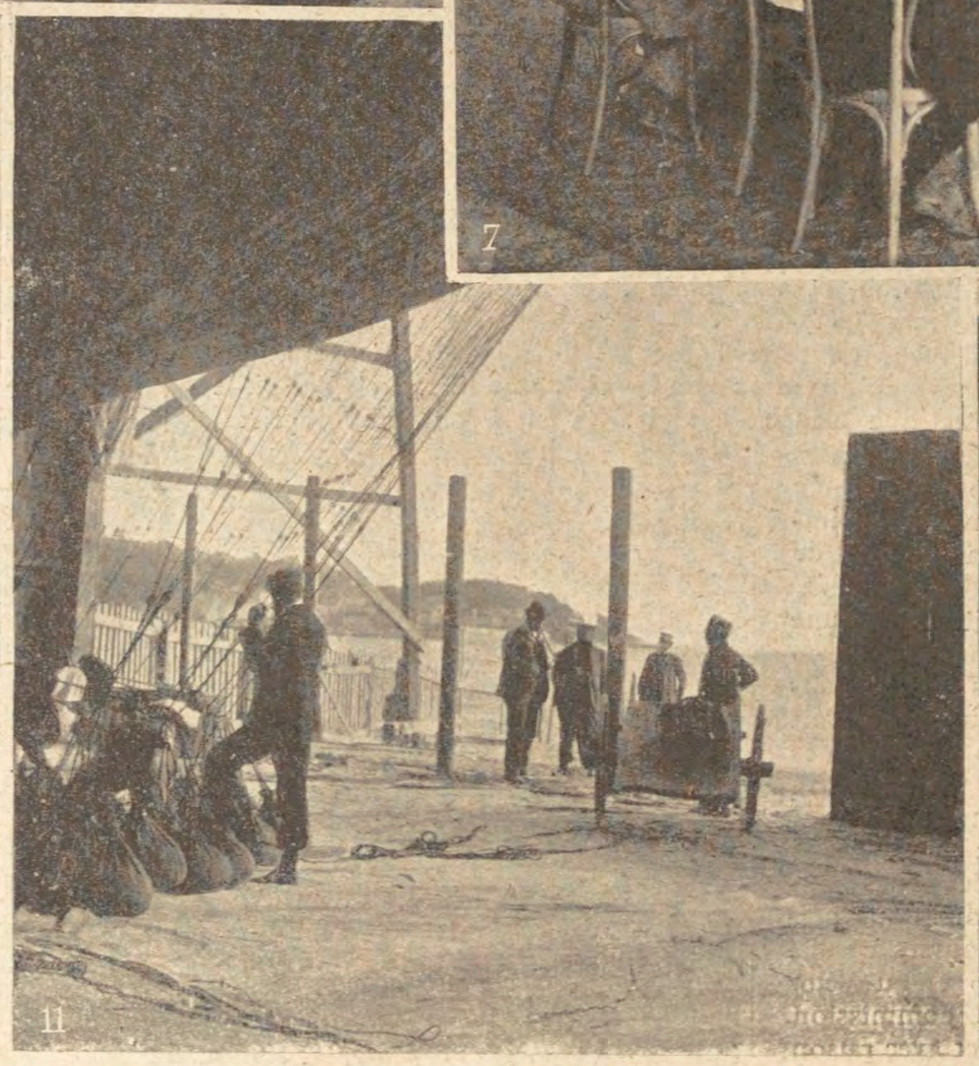
MARCEL VIOLLETTE.



(Cliché Z. Chiesi). Bonnevie. Millo. Jue. Bourotte. Gentel. Jacquelin.
**Championnat de France, vitesse, gagné par Jue, devant Bourotte et Jacquelin. Le dépar de la finale. Parc des Princes le 6 octob**



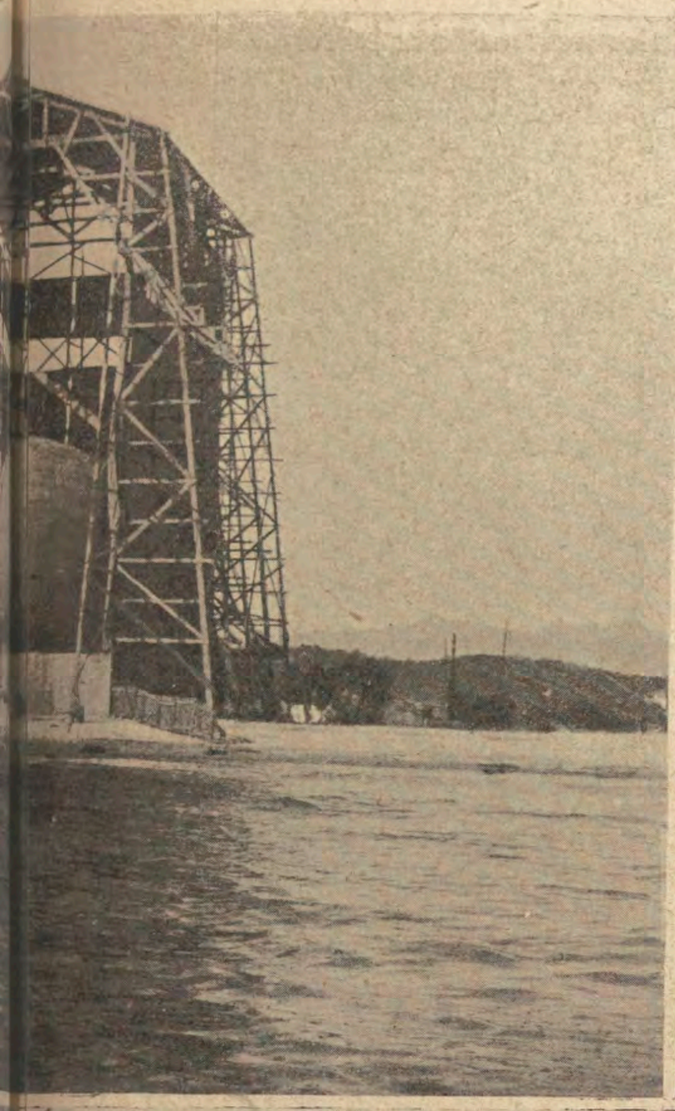


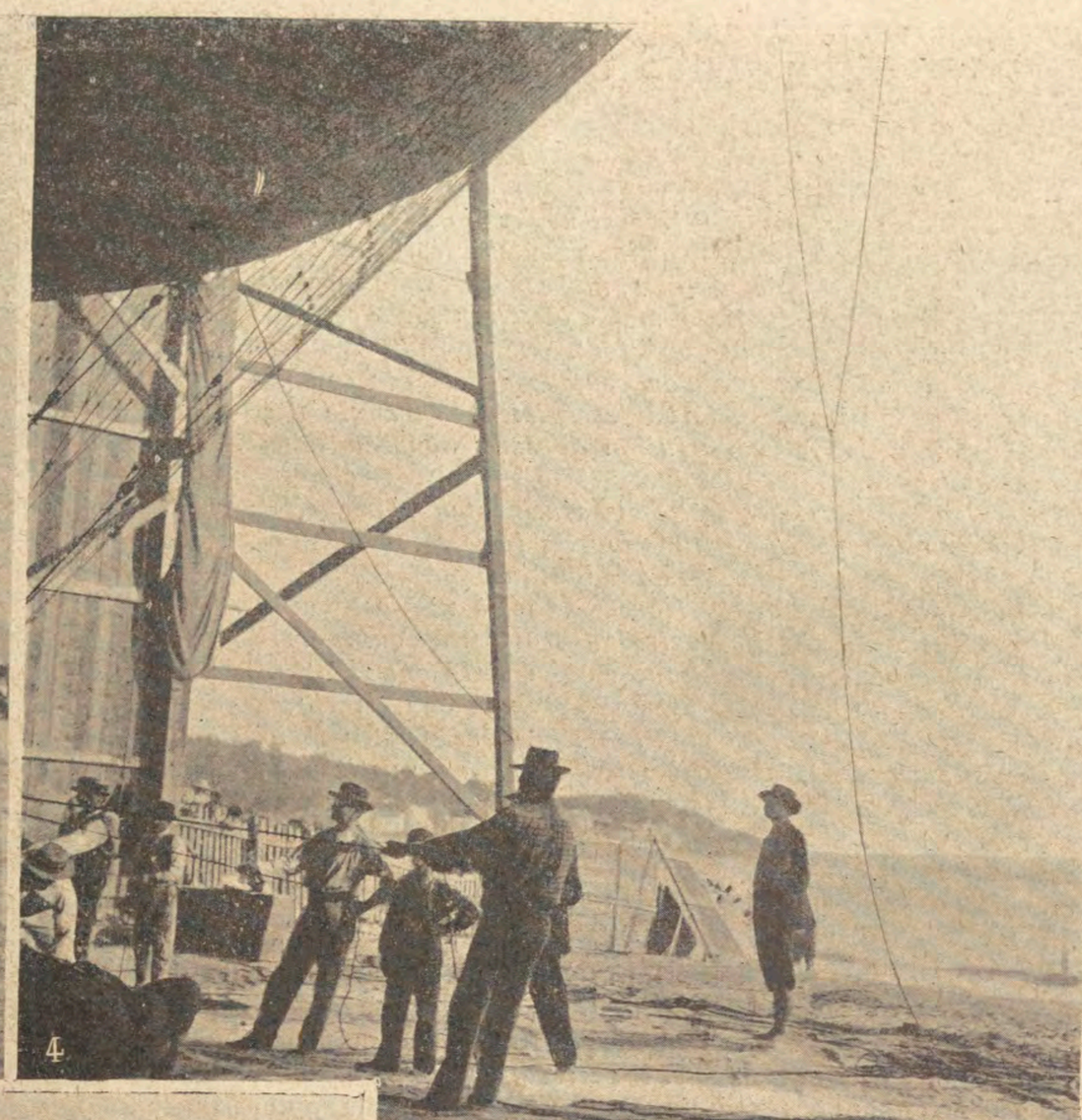


(Clichés Paul Doyé.)

**AVANT LE DÉPART DU**

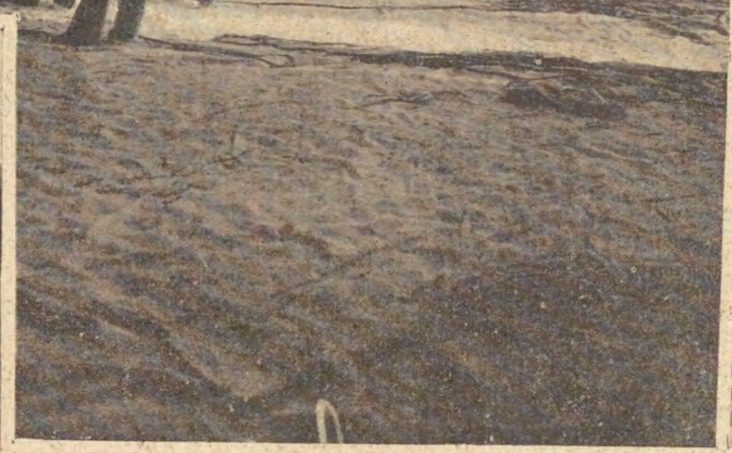
*1. M. de Castillon et M. Maurice Mallet, constructeur de l'aérostat. — 2. Le générateur d'hydrogène. — 3. Le* Méditerranéen *sous son hangar. Vue prise du large. — 4. L'ai — 6. La visite minutieuse qu'on fait passer à tous les pigeons voyageurs avant chaque départ, pour s'assurer du bon fonctionnement de leurs ailes. — 7. Le dernier déjeur dangereuse. Les reporters photographes ne reculent devant rien. — 10. M. Naudin, champion colombophile de Belgique, donnant à boire à ses pigeons — 11. Le ballon en à la fabrication de l'hydrogène. — 14. M. de Castillon porte lui-même les bidons contenant l'huile destinée à être filée en cas de mauvais temps.*



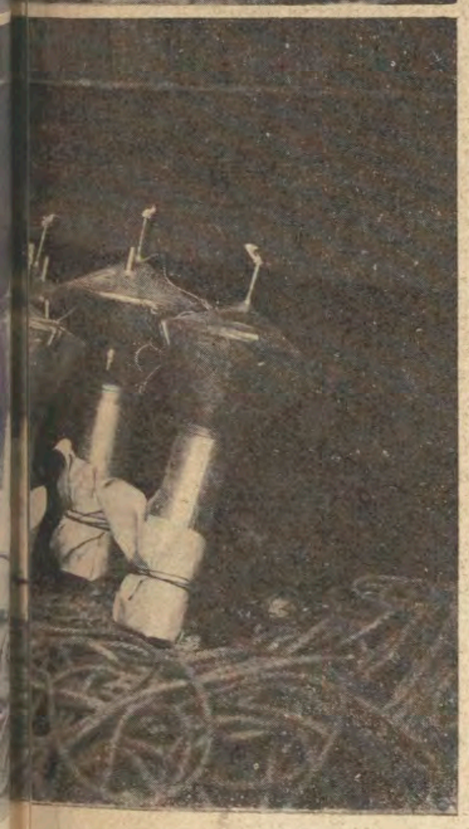


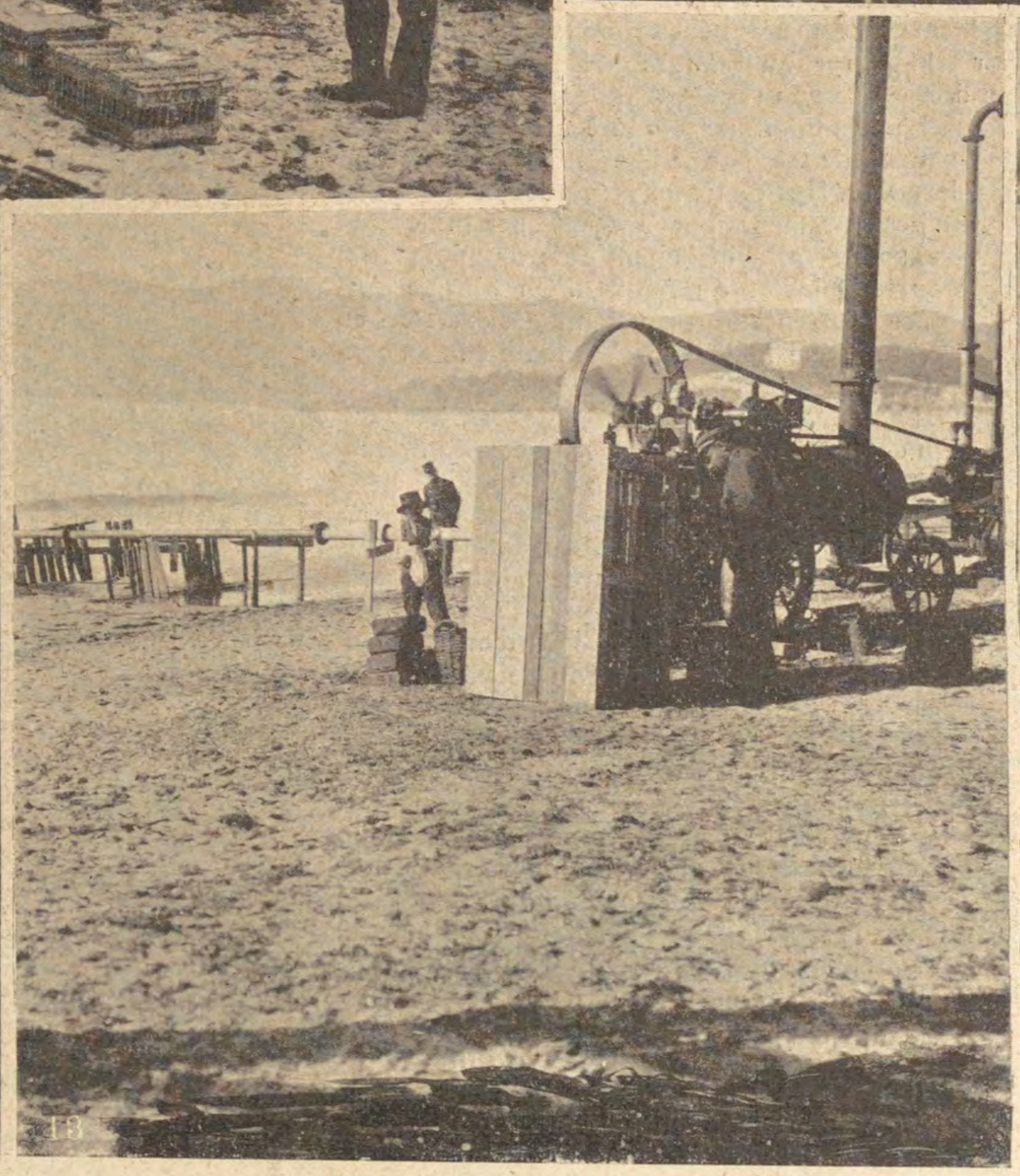
4

5



9





13

14

**TÉDITERRANÉEN. »**

*... de la nacelle sous la surveillance du comte de la Vaulx. — 5. M. de Castillon se rend compte de la qualité des provisions liquides qu'emporteront les aéronautes. ... Sablettes (MM. de la Vaulx, de Castillon, Tapissier, Hervé, Mallet, Morin). — 8. L'arrivée des paniers contenant les pigeons voyageurs. — 9. Une position ... t gonflé, on abat la clôture et le hangar. — 12. Les bouées lumineuses destinées à jalonner la route du ballon. — 13. La pompe à vapeur fournissant l'eau nécessaire*

# Les Jockeys Américains

*L'invasion des jockeys américains a bouleversé, il faut bien le dire, notre petit monde spécial. Le mot « bouleversé » n'est pas trop fort, et il faut ajouter qu'on peut le considérer comme un bouleversement heureux. Cette infusion de sang nouveau dans notre système des courses a changé celui-ci à son avantage. Une petite étude sur les jockeys américains est donc tout indiquée.*

*Nous donnons à nos lecteurs le portrait de sept d'entre eux, parmi lesquels John Reiff qui vient de gagner le prix du Conseil Municipal, et son frère Lester Reiff qui vient de se voir retirer sa licence et qui ne reparaîtra probablement plus en piste.*

○ ○ ○

(Cliché P. Doyé.)

**Mc. Intyre.**

(Cliché G. Delton.)

**Milton Henry.**

Voici comment les Américains procèdent pour faire un jockey: Il n'est pas rare de voir un enfant de quatre ans commencer déjà un léger apprentissage, comme le bébé commence à épeler ses lettres. Il paraît que trois frères nommés Daly, qui se sont montrés en Amérique cette saison, en sont des exemples. De quatre à huit ans ils apprenaient simplement à conduire un cheval attelé, sans avoir la permission de monter dessus. Comme pour toute chose, l'entraîneur américain considère que l'apprentissage est indispensable. Il est très sévère pour l'admission de ses lads. Sur dix mille « boys » qui annuellement sollicitent d'entrer dans une écurie de courses, cinq ou six cents seulement sont admis. Parmi eux, dix sont susceptibles d'obtenir la licence de jockey. Quelques détails curieux sont mêmes rapportés à ce sujet. Un entraîneur très connu refusait une trentaine de postulants en quelques minutes. L'un à cause de son nom. « Vous vous appelez Schalk, vous êtes donc allemand, je l'ai deviné immédiatement. Eh bien ? apprenez qu'un Allemand n'a jamais fait un bon jockey. Il a le courage, mais il lui manque la tête. Pour faire un bon jockey, il faut être américain, anglais ou irlandais. » Un autre, c'était à cause de sa figure qui n'était pas sympathique. Un troisième avait de trop grandes oreilles.

Ce même entraîneur, qui jouit d'une grande réputation, M. Daly, a sous sa tutelle dix ou quinze apprentis venant de toutes les parties des États-Unis. Ils s'engagent pour une période de cinq ans.

Il est convenu que durant ce temps il doit les nourrir, les vêtir, leur apprendre à monter à cheval et qu'ils doivent toucher 20 francs par mois. Tout l'argent qu'ils gagnent en dehors revient au patron.

Quand le boy entre dans une école d'apprentissage, il se retire du monde comme un moine quand il entre dans un cloître. Toute son énergie et toutes ses facultés sont consacrées à son métier. Le commencement de l'entraînement de l'enfant est sévère et sans pitié. Il dort à côté du cheval. Été comme hiver, il se lève dès le jour naissant. A peine a-t-il le temps d'aller se nettoyer à la pompe, qu'il faut monter pour la promenade. Pour la moindre faute ou désobéissance il est rigoureusement puni; et n'importe quelle preuve il ait pu donner de son savoir, il apprend vite à connaître le stick du « master ».

(Cliché G. Delton.)

**Knapp.**

L'après-midi, il remonte à l'exercice et se couche de très bonne heure. Cependant on lui laisse un laps de temps comme récréation.

Les entraîneurs encouragent chez lui le goût des sports, principalement de la natation, de la course à pied et du football. On dit que c'est grâce à une pratique constante des exercices en plein air que Tod Sloan s'est maintenu en condition.

Les billes sont le jeu favori des *stable-boys*. On cite à ce propos une anecdote assez curieuse. Après avoir gagné une course s'élevant à 25 000 francs, John Reiff, apercevant des gamins qui jouaient aux billes, suivit avec intérêt toute la partie. Pendant ce temps, Lord Roseberry l'attendait dans le paddock pour le féliciter.

Le boy doit aller le dimanche au temple, et soigner aussi bien sa santé que son poids. On craint beaucoup l'augmentation du poids chez le boy. On étudie aussi ses mains, ses pieds, ses yeux, son corps tout entier. On lui explique les particularités du cheval. Après plusieurs années de cette tutelle, il est prêt à monter et lorsqu'un propriétaire désire essayer un cheval, sans éperon ni cravache, l'entraîneur choisit un garçon dans son écurie, demande une licence pour lui et avec le bénéfice des 5 livres de décharge l'envoie au poteau.

C'est le moment suprême. Tout son avenir dépend de la façon dont il se conduira.

Il se présente bien armé pour la lutte. L'entraîneur a développé chez lui la vigueur, l'énergie, comme il lui a enseigné la science du train, et la façon de comprendre le caractère et le tempérament du cheval. Il lui a appris à considérer celui-ci comme la plus parfaite des *machines* et en même temps la plus délicate.

(Cliché P. Doyé.

**Mc. Joyn.**

Je ne parlerai pas ici de la façon spéciale dont les jockeys américains se tiennent en selle : comme toujours en France, on a commencé par les blaguer, les ridiculiser ; mais maintenant leur procès est gagné.

Aussi bien dans son pays que de l'autre côté de l'Atlantique, Tod Sloan est considéré comme le meilleur jockey américain. On peut dire qu'il a révolutionné l'art de monter en course.

(Cliché Sherborn.)

**L. Reiff.**

(Cliché Sherborn.)

**D. Maher.**

(Cliché Sheborn.)

**J. Reiff.**

il était déjà considéré comme un jockey de tout premier ordre. Il créa cette fameuse façon de monter sur l'encolure, les rênes le plus courtes possibles. Les jockeys les plus célèbres l'ont suivi dans cette voie ; les deux frères Reiff, Danny, Maher, Martin sont ses élèves.

Nous connaissons ces jockeys qui jouissent en Angleterre d'une grande réputation. Ils sont venus déjà monter chez nous. Celui qui m'a fait peut-être le plus d'impression est le jeune Maher. Je n'oublierai jamais la façon dont il a piloté Merry Go Round, et Mauvezin. C'était une véritable révélation.

Chez nous, Rigby et Mac Intyre sont déjà très populaires.

Leur grande supériorité provient du tact dont ils font preuve avec leurs montures, ne les brutalisant ne les agaçant jamais en les tiraillant au début de la course. Au contraire, ils les laissent aller dans leur action, sans leur demander aucun effort ; ils réservent toujours quelque chose pour finir. En agissant, ils ne les cassent pas, tout en leur demandant la limite de leurs moyens.

Né à Kokomo en 1873, il commença à gagner sa vie par aider un aéronaute dans sa profession ; puis son frère le plaça dans une écurie de courses dans le Colorado. Il y travailla pendant trois ans, faisant preuve de grands talents naturels. A quinze ans,

Ils sont naturellement en butte à la jalousie de leurs confrères qui font tout ce qu'ils peuvent pour les ennuyer pendant une course ; mais les Américains leur rendent largement. Qui n'a pas vu Mac Intyre forçant ses adversaires à le prendre un tournant assez large, ouvrant même la corde pour la refermer immédiatement ?

Quant à nous, nous devons leur être reconnaissants d'avoir fait faire un grand pas à notre sport.

RAYMOND ISABEL.

# Michaël

*Une des célébrités du cyclisme, James Michaël, qu'on a pu appeler le Zimmerman du demi-fond, est depuis quelques jours à Paris. Pour la majorité des cyclistes, ce petit bout d'homme n'est connu que de nom. Ils le verront avec plaisir dans des photographies qui datent de 1895, côte à côte avec son fameux entraîneur Choppy et les coureurs de l'époque.*

o o o

L'UN des champions les plus fameux du sport cycliste, James Michaël, est notre hôte depuis la semaine dernière, retour d'Amérique où il séjournait depuis quelques années. Son intention n'est pas de rester en France, mais seulement d'entreprendre une tournée sportive, assez courte d'ailleurs, puisqu'elle ne se prolongera guère au delà de la mi-novembre.

Néanmoins, s'il faut en juger par la façon dont l'annonce de son arrivée en France a remué les masses sportives, ce *tour* obtiendra un succès considérable. C'est qu'en effet Michaël, malgré les cinq années passées loin de Paris qui le vit, sinon débuter, du moins devenir l'étoile qu'il est encore actuellement, est resté au premier rang des célébrités cyclistes. Ce n'est pas, comme pour Major Taylor, l'attrait d'un mystérieux inconnu qui nous intéresse en lui ; c'est, au contraire, tout ce que sa petite personne évoque de souvenirs inoubliables. Car nul homme au monde ne nous a donné, dans cette spécialité des courses avec entraîneurs, l'impression de virtuosité créée par Michaël ; ce fut bien l'homme supérieur à tous les autres, quelque chose comme le « Zimmerman du demi-fond », si tant est que la moindre comparaison puisse s'établir entre ces deux spécialités si distinctes, de la vitesse pure et de la vitesse quasi artificielle.

Arthur Linton. Choppy. Michaël. Tom Linton.

**Un team de coureurs et leur manager en 1895.**

*Cette curieuse photographie représente le célèbre entraîneur Choppy Warburton avec ses élèves, les frères Arthur et Tom Linton et James Michaël. De ces quatre personnages, deux sont morts depuis, Choppy et A. Linton.*

En tout cas, ce qui est bien certain, c'est qu'aucun de ceux qui ont vu Michaël sur nos vélodromes, lors de sa triomphale saison de 1895 par exemple, alors qu'il ne rencontrait pas d'adversaire pour le forcer à s'employer ne saurait oublier cette merveilleuse petite mécanique. Le buste légèrement courbé en avant, la tête penchée à gauche, ce gosse de dix-huit ans, qui en paraissait quinze, s'en allait à vertigineuse allure dans le sillage de ses équipes et aussi vite qu'on voulait, ou plutôt qu'on pouvait l'emmener, les jambes tournant dans un véritable rythme dont

aucun déhanchement du corps ne gâtait la cadence harmonieuse. L'impression de l'effort n'existait pas et il fallait que la montre parlât de vitesses jusqu'alors insoupçonnées et que nous vissions à ses côtés lutter les adversaires qu'il *tordait* l'un après l'autre, pour savoir que ce petit bout d'homme silencieux et flegmatique allait vite. Chez lui, la pratique de suivre les entraîneurs était devenue un art et l'on eût dit qu'une glu invisible fixait sa roue directrice contre le pneumatique arrière de ses entraîneurs ; jamais l'argot cycliste, qui exprime par le mot *coller* l'action de l'entraîné, ne s'est appliqué aussi bien qu'à Michaël.

En 1895, car cette année fut, je le répète, la plus belle de ses trois saisons de courses européennes, il était imbattable, mieux même, *inapprochable* sur toute distance jusqu'à 250 kilomètres et jouait avec ses adversaires aussi bien qu'avec la table des records. Mais laissez-moi vous retracer brièvement l'histoire de Michaël, et surtout celle de ses débuts véritablement curieux :

James Michaël est né à Aberaman (pays de Galles) en novembre 1876, et sa première course cycliste date du printemps de 1894. Il débuta dans la vie comme apprenti... boucher ; mais comme il n'était pas assez fort pour travailler à la boutique, son patron l'employait surtout à faire les livraisons chez les clients. Or, comme tous les garçons bouchers du pays, le petit Michaël portait la viande à bicyclette. Et c'est de là que datent ses premiers coups de pédales comme coureur ; se sentant en effet quelques dispositions, le jeune boucher s'aligna un beau jour dans une course d'amateurs, et la gagna. Il n'en fallut pas plus pour lui faire lâcher le tablier et quelques semaines après, avec une belle audace, *Jimmy* partait pour Londres après avoir envoyé son engagement pour une grande course de 100 milles (161 kilom.) organisée sur la fameuse piste de Herne Hill par le Surrey Bicycle Club.

Son arrivée au vélodrome fit sensation, et peu s'en fallut que les organisateurs ne le renvoyassent chez lui, sous prétexte que leur course n'était pas une course d'enfants. Représentez-vous en effet que, si Michaël avait à ce moment-là dix-sept ans et demi, il en paraissait à peine quinze. Tout petit (il avait à peine 1 m. 50 et pesait 44 kilos, comme aujourd'hui d'ailleurs !), avec

**Michaël lancé par Choppy.**

une figure encore plus juvénile que sa taille, il disparaissait au milieu des 23 hommes en ligne pour le départ de la fameuse course. Dans le public, les plaisanteries allaient leur train sur le pauvre gosse, et surtout sur les commissaires assez peu sérieux pour ne pas l'avoir renvoyé chez sa mère. Mais les plaisanteries ne devaient pas durer longtemps.

Dès le signal, Dance, alors un des meilleurs coureurs, et recordman pour la distance, avait pris la tête à un train d'enfer, suivi de ses plus redoutables concurrents, c'est-à-dire Edge, Bates, Ilbsby, Wrigdway, Horton, Fowler... et Michaël. Et tandis que le peloton s'égrenait, Dance lâchant ses rivaux un à un, le gosse restait sur ses talons. Si bien qu'à mi-distance, le duel était circonscrit entre le champion et le pygmée inconnu dont on avait tant ri deux heures auparavant !

Mais la surprise fit place à l'admiration, lorsqu'au 51e mille exactement, Dance, irrité de cette résistance inattendue, ayant fait un effort désespéré pour se débarrasser de son minuscule adversaire... fut décollé par ses entraîneurs, laissant Michaël seul en tête. Dès lors, le petit Gallois n'eut plus qu'à se promener devant un lot complètement désemparé. Il termina la course en 4 h. 19 m. 39 s., battant de loin le record de Dance, et reçut à sa descente de machine une ovation comme rarement foule anglaise en accorda de pareille.

Tels furent, dans toute leur simplicité, les débuts de Michaël, coup de maître dont maints champions se fussent déclarés satisfaits à l'apogée de leur carrière et par lequel ce novice préludait, au contraire, à la sienne. Ceci se passait le 30 juin 1894.

Après un semblable exploit dont le bruit s'était répandu partout, Paris, qui consacre toutes les renommées, appelait Michaël, et son arrivée dans la capitale fut annoncée quelques semaines après. Elle ne se produisit cependant que fort tard dans la saison, après que le « Petit Prodige » (ainsi l'avait-on surnommé dès le lendemain de sa sensationnelle victoire à Herne Hill) fût allé se faire battre en course de vitesse (!) aux championnats du monde courus à Anvers, en août ; puis sur le théâtre de ses premiers exploits, dans le championnat anglais de 5 milles où il se présenta sans entraîneurs.

**Le Michaël de 1895**

*Cette photographie donne bien l'idée de l'athlète gosse qu'était alors le jeune coureur.*

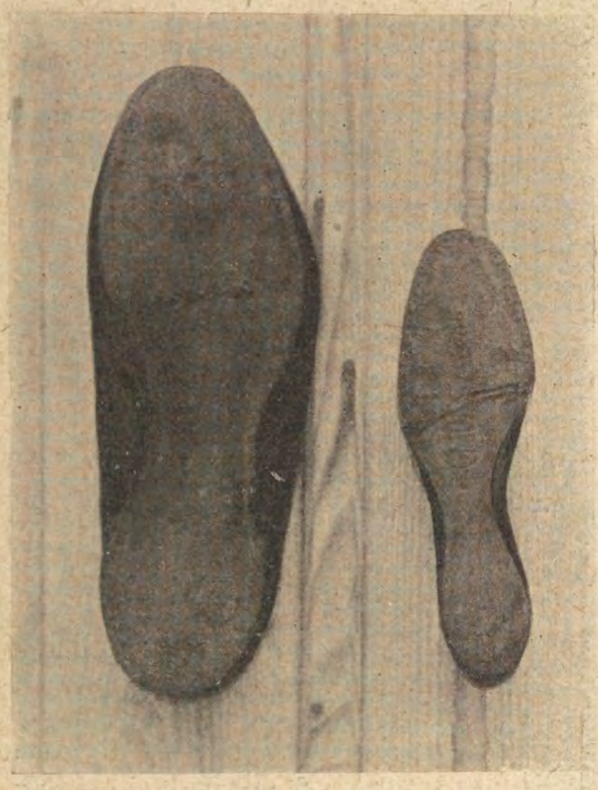
**Le Michaël de 1901.**

*Si l'allure et la position en machine sont restées les mêmes, il faut reconnaître que la physionomie du " Petit Prodige " s'est bien transformée*

(Cliché P. Doyé.) Michaël Mc. Farland. Tom Eck.

**Le team de 1901.**

Enfin, Michaël se décida, à la fois, à traverser la Manche, et le Rubicon du professionalisme, et le 30 octobre 1894, il arrivait à Paris où ce regretté maître entraîneur qui s'appelait *Choppy* Warburton lui avait trouvé un bon engagement dans une maison de cycles. A ce moment, Choppy avait déjà sous sa tutelle les deux frères Linton, Arthur et Tom, concitoyens et amis d'enfance du petit coureur, et ce fut à cette école d'athlètes que Michaël acheva de se former. Souvenir qui résume toute une époque, à coup sûr la plus brillante du sport cycliste, mais sur laquelle la mort prématurée de deux des acteurs de ce grand quatuor, Choppy et Arthur Linton, jette comme un voile de deuil !



**Le soulier de Michaël et celui de Dacier.**

*Les extrêmes se touchent.*

Revenons à notre héros qui, chose curieuse, fut assez longtemps à trouver sa voie, ses premières courses ne confirmant nullement la haute idée qu'on avait eue de lui d'abord. Il fut quelque temps avant de se mettre en ligne, si j'en excepte une course de tandems courue par lui, le 14 octobre 1894, à Buffalo et qui constitue sa première course en France et ses vrais débuts comme professionnel. Détail piquant : il avait comme équipier Robert Coquelle, maintenant sacré journaliste sportif, mais à ce moment coureur, et la vérité m'oblige à dire qu'ils firent piteuse mine, finissant troisièmes dans leur série !

Après ces débuts, dont il est véritablement curieux de lire les détails, Michaël aborda les courses de demi-fond. Mais, je le répète, il fut quelque temps à trouver sa voie, et tout son hiver (c'était au bon temps des Arts-Libéraux) fut marqué par des défaites d'ailleurs honorables, derrière des hommes tels que Lumsden, Robertson, Dubois et Bouhours. Si bien qu'on désespérait presque voir dans le « Petit Prodige » autre chose qu'un bon coureur, lorsqu'il sortit enfin du rang, à peu près en même temps que s'ouvrait la saison de plein air de 1895.

Alors ce fut un spectacle inoubliable que l'éclosion brusque de ce petit bonhomme devenu le plus formidable spécialiste d'Europe pour le demi-fond. Un à un, tous ceux qui s'étaient fait une réputation dans l'art de coller aux entraîneurs, succombaient devant lui, s'appelassent-ils Bouhours, Linton, Lesna, Barden, Lartigue, Gougoltz ou Huret. Petit à petit on augmenta la distance pour voir jusqu'où tiendrait le petit champion, et Choppy nous le sortit un jour — c'était en juin 1895 — vainqueur d'une course de six heures après avoir battu tous les records. Le vieil entraîneur offrit de parier ensuite que ce serait la même chose sur vingt-quatre heures, et ne trouva personne pour parier contre lui !

C'est ainsi que l'année suivante, Michaël devenu l'ingrat *little boy* dont parlait en ses derniers jours, avec tristesse, le pauvre Choppy, put traverser l'Atlantique, chargé de lauriers à l'égal de Zimmerman lui-même et oublier durant cinq ans tout ce qui avait fait son succès chez nous pour devenir citoyen américain. Mais il n'a pas connu là-bas que la fortune, et après avoir gagné un demi-million à coups de pédales, il nous revint, tel l'enfant prodigue, après avoir perdu presque tout dans ce sport hippique qui le tentait depuis si longtemps.

**Tom Eck à la Seine en 1895.**

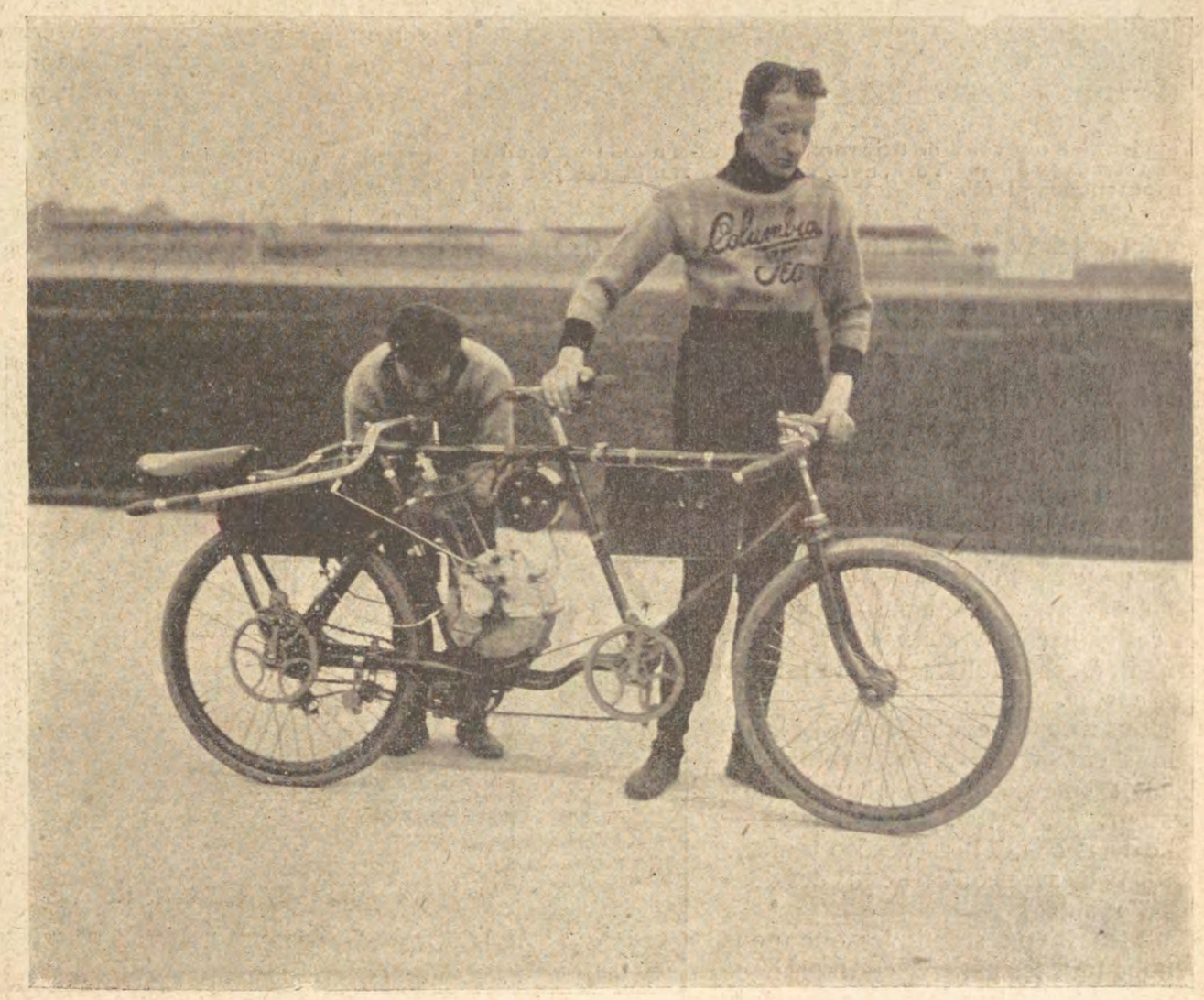
N'importe, le voilà de nouveau parmi nous. Et nous ne demandons qu'à l'applaudir.

Depuis dix jours environ que le coureur américain a débarqué à Paris, accompagné de Mc. Farland, avec lequel il forme un amusant contraste, les séances d'entraînement au parc des Princes ont retrouvé leur animation d'antan. Comme on venait voir cet été Major Taylor pousser des points de vitesse, on vient voir maintenant Michaël coller à son tandem à pétrole qu'il a amené d'Amérique et que pilotent ses entraîneurs ordinaires, Reimes et Hunter. Comme aspect général, le gosse n'a guère changé, c'est sa même position en machine, un peu plus ramassé, sur une bicyclette plus courte, à roues plus basses, sa même allure souple et coulée. Mais le visage, toujours imberbe, a bien changé. Le front s'est ridé, l'œil s'est enfoncé, les joues se sont creusées. Michaël nous donne maintenant l'impression du jockey fatigué et non plus du gamin insouciant qui sautait à la corde pour s'entraîner sur le trottoir du boulevard de Villiers, ou jouait à cache-cache avec la fille de Choppy dans le petit jardin de Neuilly. C'est que six ans ont passé sur sa tête, comme sur la nôtre, hélas, et l'ont marqué de leur trace indélébile.

Michaël débutera demain dimanche par un match contre Bouhours avec entraînement mécanique. On peut s'attendre à une jolie lutte... pourvu que les tandems à pétrole ne restent pas trop en panne.

L'approche de l'hiver ne lui permettra de se montrer souvent en piste. Mais il se pourrait que nous le voyions en jockey et qu'il fit ses débuts — singulière coïncidence — sur nos champs de courses, avec un des chevaux de Charron.

(Clichés J. Beau.) VICTOR BREYER.



(Cliché P. Doyé.) Hunter. Reimes.

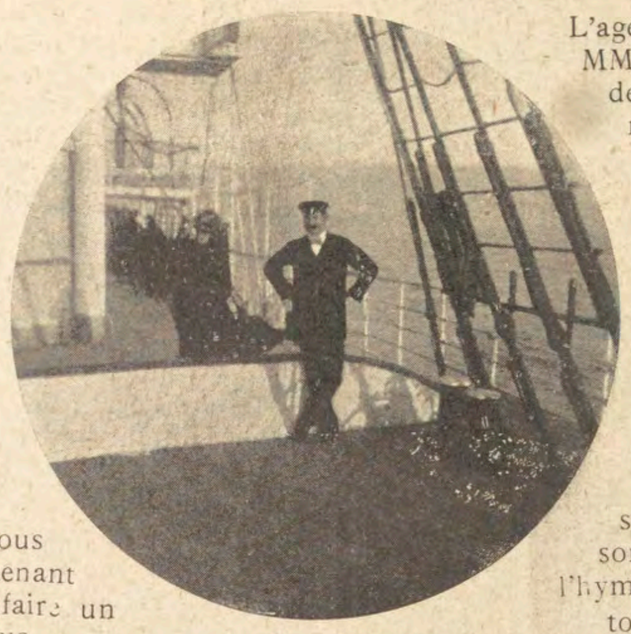
**Le tandem à pétrole de Michaël et ses entraîneurs.**

# Charron et Girardot en Amérique

*Tous les chauffeurs ont suivi avec intérêt le voyage des deux compagnons inséparables, Charron et Girardot, qui sont allés pousser une pointe jusqu'aux États-Unis, au moment même où toute l'Amérique du Nord était mise en rumeur par la course Buffalo-New-York.*

*Charron et Girardot sont aujourd'hui de retour — et Girardot a bien voulu nous conter ses impressions de voyage.*

○ ○ ○



Girardot sur le pont de la *Savoie*.

Nous sommes allés là-bas pour deux motifs. D'abord nous connaissons beaucoup de nos clients qui sont maintenant en Amérique et qui nous ont à maintes reprises engagé à faire un tour par là-bas. « Il y a beaucoup d'affaires à conclure, nous disaient-ils bien souvent. Il manque justement à New-York ce que vous avez créé à Paris, une agence générale d'automobiles. Croyez-nous, et poussez jusque là. Vous n'aurez pas lieu de le regretter. » En second lieu, le mouvement automobile s'accentuait là-bas. Il est évident que New-York-Buffalo était une épreuve comme n'en avait pas encore vue nos amis d'outre-Atlantique.

L'occasion était donc venue d'aller faire ce voyage que nous avions depuis longtemps projeté.

Nous nous embarquâmes, le 21 août dernier, au Havre sur le nouveau bateau la *Savoie*, la dernière création de la Compagnie transatlantique.

C'est un superbe bâtiment tout flambant neuf. Il est un peu moins rapide que les « levriers de mer, » des lignes allemandes ou anglaises, mais encore bien plus confortable. Le voyage fut un véritable rêve, et nous arrivâmes à New-York presque sans nous en apercevoir.

L'ancienne 8 chevaux de Girardot, que celui-ci a été tout étonné de retrouver à New-York, avec ses pneus remplacés par des caoutchoucs pleins.

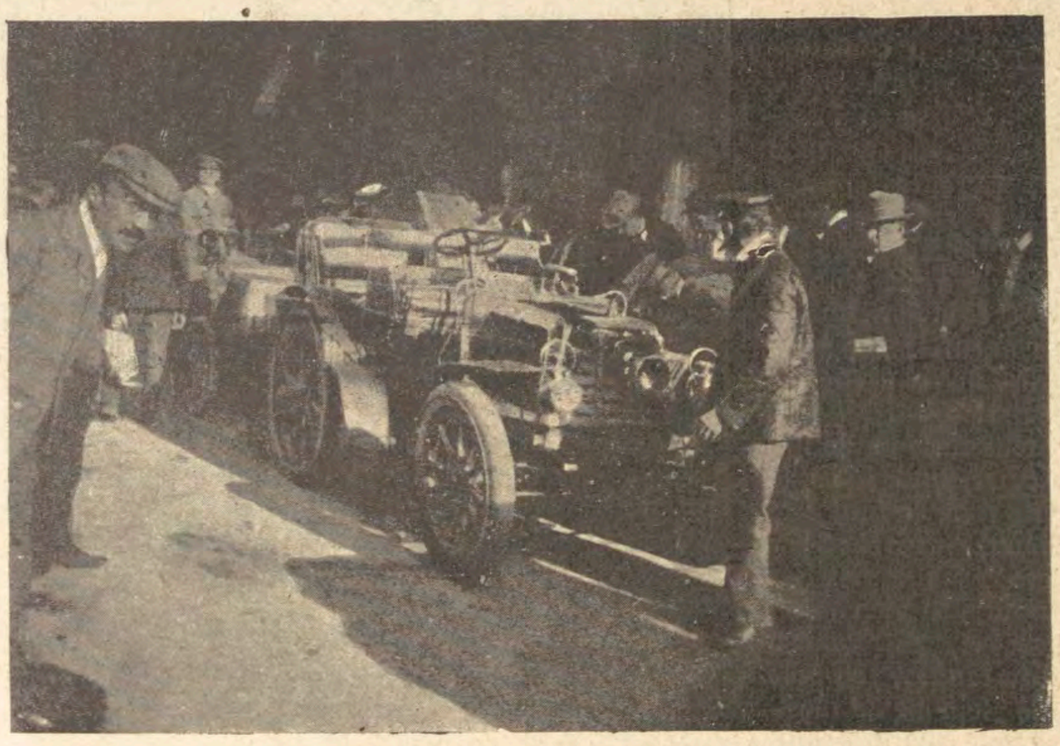
Nous réglâmes d'abord nos affaires. Nous avions avec nous trois véhicules: une grosse Panhard et Levassor de 40 chevaux, celle qu'avait notre associé Voigt dans Paris-Berlin ; une des nouvelles voitures légères de la même marque, et une voiturette Renault.

Il y eut quelques droits salés à acquitter. A 45 o/o de la valeur, cela représente quelque chose. On ne badine pas avec la douane américaine, et ces gaillards-là connaissent maintenant, à cent dollars près, le prix de nos engins.

Nous n'en fûmes d'ailleurs pas longtemps embarrassés. Notre voiture fut bientôt enlevée et son heureux possesseur, M. Green, la paya la bagatelle de 15 000 dollars (75 000 francs).

— Vous savez qu'on a émis des doutes à ce sujet ?

— Dites aux sceptiques que nous tenons tous les paris, et que nous nous chargeons au besoin, de fournir la preuve.



Un garage à New-York. Au premier plan Charron,

L'agence fut vite fondée, et nous en confiâmes la direction à MM. Smith et Matley, fort connus là-bas dans le monde des chauffeurs et qui nous trouvèrent immédiatement des représentants dans toute les villes de l'Union.

En dix jours nous trouvâmes également l'usine rêvée pour la construction de nos engins.

Et la période affaires fut terminée.

— Reste le sport.

— C'est naturellement ce qui vous intéresse le plus. Il est malheureux que la mort du président Mac-Kinley soit venue arrêter net toute manifestation étrangère au deuil public. Vous ne pouvez pas vous imaginer à quel point les Américains furent affectés là-bas. Ce fut vraiment un deuil national. Et au moment précis des funérailles tous les Américains s'arrêtèrent soit dans la rue, soit même dans les maisons et se découvrirent, tandis que la plupart entonnaient l'hymne fervent, hymne favori du président : « Plus près de toi, mon Dieu. » Ce fut vraiment grandiose et touchant.

— De sorte que le sport...

— De sorte qu'il en souffrit un peu. Heureusement que le président ne mourut pas tout de suite de sa blessure et qu'au début l'on crut qu'il était sauvé. De telle sorte que le *contest d'endurance* New-York-Buffalo put avoir lieu jusqu'à Rochester.

Nous sommes allés avec Charron au départ de cette épreuve monstre qui avait lieu le lundi matin devant l'Automobile-Club, et il m'a semblé, à voir tous ces engins bizarres et monstrueux, que nous étions revenus sept ans en arrière et que nous étions à la Porte-Maillot, assistant au départ de Paris-Rouen.

Vous pouvez d'ailleurs vous en rendre compte, ajouta Girardot, en me faisant passer sous les yeux une série de photographies qu'il avait prises lui-même et que l'on pourra voir ici-même.

Charron examinant une voiture à vapeur américaine.

Sur 80 voitures présentes au départ, 30 arrivèrent au point terminus, et ce me fut un autre étonnement.

La victoire est restée à M. Bishop sur une Panhard et Levassor, type Paris-Berlin, celle qu'avait M. Hearth dans cette épreuve. Il avait simplement élevé un peu le châssis.

J'ai revu là-bas ma vieille voiture Panhard et Levassor de huit chevaux, qui faisait ici bien des envieux et qu'on se refusait à prendre pour une huit chevaux, car elle battait régulièrement toutes les douze chevaux. C'est avec elle que j'avais fini second dans Paris-Amsterdam, dans les courses de Nice et gagné la Coupe de Périgord.

Quelle décadence ! Son nouveau propriétaire l'ayant affublée de caoutchoucs pleins aussi gros, pour le moins, que des pneus de 120, elle pesait de ce chef 800 kilos de plus. Aussi, lorsqu'elle aborda la première côte du parcours, son valeureux moteur, malgré un effort terrible, dut s'avouer vaincu presque immédiatement et il fallut tourner la direction (j'allais dire tourner bride) pour rentrer au garage !

GEORGES PRADE.

CIRQUES ET MUSIC-HALLS

# Au Cirque Médrano : Mlle Alexandrina

## Comment on devient danseuse de corde

*Dans les cirques, dans les music-halls — comme dans le monde, du reste — la mode est souveraine. La danse* de corde, *après avoir été pendant un certain temps dédaignée (depuis les prouesses de miss Oceana, surnommée la Reine du fil de fer), semble rentrer en faveur. Les Folies-Bergère, Médrano et divers autres établissements, ont engagé, cette année, des numéros « de fil de fer ». Nous avons cru intéressant de présenter aux lecteurs de la* Vie au Grand Air *une jeune artiste qui débute presque dans cet art difficile et qui réussit à merveille, la charmante Mlle Alexandrina, en représentation à l'ancien cirque Fernando, que dirige habilement Médrano, le joyeux et hilarant Boum-Boum.*

○ ○ ○

« C'est enfantin de danser sur le fil de fer, il suffit d'avoir de l'audace et de savoir raidir les jambes pour qu'elles n'oscillent pas de droite à gauche. » Telle était la réflexion d'une spectatrice, l'autre soir, à Médrano, pendant que la gracieuse Alexandrina, sous son parasol chinois, évoluait avec légèreté sur son fil tendu.

Il est dommage pour cette spectatrice blasée qu'elle n'ait point assisté aux premiers essais de la danseuse. Nul n'arrive sans de patients et longs efforts ; tout d'abord, avant de danser sur la corde, il faut savoir danser sur un plancher. La danse, en effet, pour devenir artiste de cirque, acrobate, écuyer de panneau, gymnasiarque même, est indispensable ; c'est elle qui donne la grâce et la légèreté.

Pour la danseuse de corde, toute sa puissance réside dans les reins et la raideur de ses jambes ; c'est pourquoi on ne peut commencer à travailler un pareil « numéro » qu'à dix ou douze ans, tandis que les acrobates de tapis commencent bien plus jeunes. Je ne décrirai pas l'appareil qui sert à ces exercices, appareil très simple, le même depuis l'antiquité : une corde ou un fil de fer montée sur deux « croisés », deux X de grandeur inégale ; le croisé de derrière est plus élevé afin de soutenir les reins de la danseuse pendant les repos ; le croisé de face porte le « guidon » ou point de mire dont l'artiste ne détache pas les yeux. L'appareil est fixé par une « cadrolle » de poulies. Quand l'artiste a acquis par la danse assez de souplesse, on tend une grosse corde à un ou deux mètres de terre ; on lui met un balancier entre les mains — balancier de bois flexible ou de bambou et très bien équilibré ; — à droite et à gauche elle est soutenue par des longes, et les yeux fixés sur la « mire » elle s'applique à poser son pied bien en dehors sur la corde, d'abord sur le talon, puis sur l'orteil. Si les reins sont souples, les progrès sont assez rapides, et au bout de quelques mois elle arrivera à pouvoir marcher sur la corde avec le seul secours du balancier et sans trop se blesser les pieds. Puis, elle devra accomplir la série des exercices classiques : marche en avant et en arrière, saut périlleux en avant et en arrière, saut à cheval, saut de pied à pied ; alors l'imagination et l'intelligence de l'artiste interviendront pour compliquer toutes choses. Le balancier assez disgracieux est remplacé par une ombrelle, deux drapeaux ou de simples éventails ; au maillot succède un costume espagnol, russe, chinois ou japonais, qui autorise une certaine fantaisie et permet plus de variété dans les exercices. Il est vrai que depuis Adda Blanche, Mme Saqui et Blondin, sur la corde, miss Oceana et lady Ibrahim sur le fil de fer, l'inédit est assez malaisé à découvrir.

**Pendant une répétition au Cirque Medrano. Mlle Alexandrina sur le fil de fer.**

Miss Oceana la première inaugura le fil de fer qui, plus élastique que la corde, permet plus de fantaisie dans les exercices. Aujourd'hui, on ne voit plus la danseuse *sur* corde que sur les places publiques, ou dans des petits cirques forains, toutes ont adopté le fil de fer, de la souplesse duquel une habile équilibriste peut mieux tirer parti.

Mlle Alexandrina rappelle beaucoup dans ses exercices lady Ibrahim qui, il y a une douzaine d'années, a obtenu aux Folies-Bergère de Paris un succès considérable. Française de naissance, elle possède cependant un minois futé de Japonaise ; elle a du reste adopté le costume des mousmés chantées par Pierre Loti et leur grand parasol, qui lui sert de balancier. — Que l'on me permette en passant de rappeler que Pierre Loti fut et est encore un grand amateur des jeux du cirque ; dans *Azyadée*, il y a des pages entières, infiniment curieuses, un peu inquiétantes, mais d'une franchise toute païenne où la gymnastique est louée avec lyrisme. On dit même, la chronique affirme, que Loti se mêla à une troupe d'acrobates il y a une quinzaine d'années et parut comme « numéro » de trapèze dans un cirque du midi de la France. — Avec la légèreté d'un oiseau, la danseuse s'élance sur le fil de fer, qui sous son pied menu a l'aspect d'un parquet de patinage ; elle avance en dansant, s'arrête au milieu, fait un grand écart, se relève, se prend un pied dans la main et se tient ainsi en équilibre aussi facilement qu'une de nos professionnelles danseuses sur le parquet du Moulin-Rouge. Elle exécute ensuite une série de sauts périlleux en avant et en arrière. Et, pour terminer, sur le fil détendu elle s'étend en les poses de voluptueuse indolence de Sarah la baigneuse, reprend son équilibre debout par un mouvement gracieux des reins, et exécute un balancement très curieux pendant lequel la partie supérieure du corps reste immobile, tandis que jambes et cuisses suivent le mouvement du fil de fer.

Il est assez difficile pour un artiste de varier ses exercices sur le fil de fer ; certains cependant — Blondin entre autres — en arrivent à des excentricités dangereuses. Qui n'a entendu parler de sa fameuse traversée des chutes du Niagara ? des villes les plus reculées des deux Amériques, on accourut à ce spectacle et c'est surtout cet exercice qui exigeait une sûreté de pieds et une confiance en soi extraordinaire, bien plus que son travail dans les cirques, qui ont fait la renommée de Blondin, qui s'appelait à la ville Emile Gravelet.

Parmi les numéros « d'équilibre », le fil de fer est peut-être un de ceux qui exigent le plus de patience et d'audace raisonnées ; et s'il n'y faut pas déployer autant d'efforts musculaires que pour les acrobaties de tapis, il exige énormément de délicatesse, de nuances, de facilité et de grâce. Il exige aussi... mais qu'on me permette, pour traduire ma pensée, de citer un proverbe qui a cours dans les loges de cirque — j'en atténue, en le traduisant, sa crudité anglaise — l'amour déplace le centre de gravité des danseuses de corde.

**Le grand écart sur le fil de fer.**

(Clichés P. Doyé.)

PAUL MÉGNIN.

# .es Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

Depuis le 1er Octobre, le prix de nos petites annonces est porté à

**UN FRANC la ligne de 40 lettres**

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

*ne se passe pas de jours sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.*

*ici l'hiver qui vient, il n'y a pas de meilleur moyen de se débarrasser des articles de sport ayant cessé de plaire.*

## ASSURANCES SPORTIVES

*Office général des Assurances, 20, rue Taitbout, Paris.*
Téléphone 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien
te, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con-
ictent pleine et entière garantie, doit être faite
ec beaucoup de soin et demande le concours
spécialistes rompus à la confection des contrats
i constituent cette garantie.
Qu'il s'agisse d'assurances d'automobiles, de che-
ux et voitures, ou d'assurances individuelles, la
lice souscrite ne vaut que par les clauses y ins-
tes, clauses qui varient à l'infini, suivant le cas.
'Office général des Assurances, 20, rue Tait-
t, à Paris, se charge de toutes les assurances en
néral, et tout particulièrement des assurances
rtives pour lesquelles il s'est spécialisé.
Tous les sportsmen qui voudront être bien assu-
et ne pas payer des primes exagérées feront
c bien de s'adresser à l'Office général des
urances, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur
nnera toutes satisfactions.
ur demande, l'Office général envoie donner
balement toutes les explications utiles.
our donner rendez-vous, écrire ou téléphoner
283-41. (5879)

## AUTOMOBILES

**tomobile Mors**, forme Dog-Cart, 6 places,
ch., 4 cylindres, carrosserie Rothschild. Mod.
Occasion excep. 2 500 fr. S'adr. bur. du Journal.

**iture-tonneau** Korn, moteur Aster 6 ch. 1/2,
carbur. Longuemare, deux trains, continental,
re Blériot, parf. état, très peu roulé, marche
antie. S'adresser M. Albert, *Vie au Grand Air*.
(6140)

**vendre**, automobile Peugeot. — Ecrire Docteur
Galand, La Ville-aux-Clercs (Loir-et-Cher). (6174)

**ndre**, cause double emploi, voiture Darracq
neuve, tonneau châssis long, roues bois, 4.500 fr.
ndre à l'usine Mouillot, avenue Gare, Oloron.
(6133)

**l'occasion** de l'ouverture de son garage 7, rue
Mogador prolongée, « Paris chauffeur » mettra
vente ses voiturettes et voitures d'occasion à
prix exceptionnels. (6187)

**tomobiles.** — Double phaéton de Dion-Bouton,
chevaux, marche parfaite, avec nombreux acces-
es, sorti des ateliers en août, 4700 francs, essai
lonté. Avent, 161, quai Valmy. (1681)

## CARTES POSTALES

**ligé**, grande rue, Dreux désire échanger cartes
ostales.

**is Crémont**, Oran Eckmuhl, continue échange
artes postales. (6144)

**snier-Grusse**, Caen, échange cartes postales.
(6149)

**iest Delbreil** (Villereal) Lot-et-Garonne, France
épond, à carte vue de France, Etranger. (6184)

**demoiselle** Villaux, 13, rue des Cordeliers,
Caen, désire échanger cartes postales France et
nger. (6185)

**n Boissière**, Villa-Keradella, Lambezellec
rès Brest (Finistère), échange cartes vues affran-
s du lieu d'origine avec tous pays, France
ptée. (1693)

## CHIENS

**nil de Santé** de Chavançon (Oise), 1 heure
aris St-Lazare-Chars. Etablissement unique, de
ier ordre (vétérinaire). Pension modèle, mois
.; entraînement quotidien sur 200 hectares
és. (Chiens malades promptement rétablis.)
vement domicile, Paris, 2 fr.
and choix **Chiens arrêt** et **courants**, garan-
ien dressés, prix modérés (essais sur place).
léph. 224-19. (6070)

**enne** colley, 2 ans, née Ecosse, superbe, grande
igine, papiers, occasion amateur, 100 fr. —
é, Sains-du-Nord. (6178)

**nil** du Loquidy, Nantes, Lévriers Russes, Fox
rriers. Renseignements gratis. (6190)

**ois**, joli chien, 1 an, couleur gris ardoise, à
endre; s'adresser, 155, rue Pelleport, près la
de Belleville, Paris. (1690).

## COLLECTIONS

**rancs.** Collection *Vie au Grand Air*, numé-
ros 1 à 150 complet et bon etat. Hauchecorne,
ue Gustave-Flaubert (Havre). (6149)

**A céder** bonnes conditions : « La Revue des Revues », depuis 1898 à ce jour. La « Grande Revue » année 1898 à ce jour. Ecr. ou s'adr. M. Albert, *Vie au Grand Air*. (1688)

## CYCLES

**A vendre** 100 fr. bicyclette, bon état, avec frein et sacoche garnie. S'adresser tous les jours vers 1 heure. Hervillard, 26, rue du Château-d'Eau, Paris. (1691)

## DIVERS

**Occasion** départ; vendre : pressoir-appareil acétylène 5 becs et accessoires. Alambic continu Z. P. R. Galatine Brève (Corrèze). (6188)

**Monsieur** honnête cherche bonne représentation pour Suisse française. Bureau **Petite Chronique**, Lausanne (Suisse). (6186)

**Maison** très importante, fondée en 1753, demande représentants pour la vente des huiles et savons; fortes commissions. — Ecrire à A. Binet, propriétaire du Grand Moulin d'huile, vice-consul de Bolivie, à Lambesc (Provence). (6176)

**On demande** deux tapisseries anciennes de 3 m. sur 3 Louis XV, genre Watteau, avec petits sujets. Envoyer propositions à M. Albert, aux bureaux du journal.

**On achèterait** une bibliothèque composée d'environ 500 vol. d'auteurs modernes : romanciers, historiens, poètes, etc. Ces volumes devraient être reliés et faire partie autant que possible de belles éditions (Lemerre, Jouaust, etc.). S'adresser à la rédaction du Journal. (1456)

**Santé** à tous les animaux par l' « Animaline ». Brochure explicative adressée sur demande à M. Jacquemaire, pharmacien, à Villefranche-sur-Saône. (5880)

**Toutes** questions techniques résolues par Groupe Ingénieurs, XXX poste restante. Bordeaux. (6161)

## MOTOCYCLES

**Quadricycle** — Perfecta — Changement Vitesse — Culasse. Eau Brissard — deux carburateurs — Alésage moteur Dion 80m/m. Vitesse 45 klm heure — prix 1 300 — André — Vermenton. (6180)

## YACHTS

**Très belle occasion**, Yacht de plaisance : *Le Nercé*, six tonneaux, à vendre pour cause de départ, 1 800 francs. Ce Yacht se tient admirablement en mer, par les plus gros temps. En garage à Sartrouville (Seine-et-Oise), chez Blondeau. — S'adresser à M. Célestin Bourdeau, 14, rue Desrenaudes, Paris (17e arrond.). (1692)


# EXCELSIOR

GRAND HOTEL

NICE **RÉGINA** CIMIEZ

LE PLUS CONFORTABLE & LE PLUS HYGIÉNIQUE

*Nourriture saine*

*Consommations de Premier Ordre*

ARRANGEMENTS POUR FAMILLES

*ENVOI DU TARIF SUR DEMANDE*


## LE GUIDE DU SPORTSMAN

### Hôtels recommandés

**BORDEAUX** **GRAND HOTEL DE NICE.** Recommandé aux Voyageurs et Familles. Electricité, Salle de Bains.

**CASTRES** **HOTEL DU NORD** (CAUQUIL, *propriét.*). Recommandé à MM. les Voyageurs de Commerce et Touristes. Auto-garage.

**DAX** **GRAND HOTEL DE LA PAIX** (Ve BARBE). Recommandé aux Voyageurs. Auto-garage.

**LIBOURNE** **HOTEL LOUBAT.** Téléph., jardin. cave renommée, prix modérés.

**LIMOGES** **GRANDS HOTELS CAILAUD** et *de la Paix* réunis. Paul AMBLARD, *Propriétaire*, Vaste garage pour Automobiles; Téléphone, Ascenseur, Essences.

**NÉRAC** **HOTEL DE FRANCE.** Recommandé aux Voyageurs.

**PÉRIGUEUX** **GRAND HOTEL DE FRANCE,** Recommandé aux Touristes et Voyageurs. Garage pour automobiles.

**RISCLE** **HOTEL DE FRANCE.** Recommandé aux Voyageurs.

**SAINT-MALO** **HOTEL FRANKLIN** sur la mer. Recommandé aux Touristes et Voyageurs.

### Mécaniciens recommandés

**AGEN** **NONET ET BOURINET**, près de la Gare, boulevard Carnot. Automobiles, Cycles, Machines à coudre, réparations, accessoires, garage. Essence Moto-Naphta et Stelline.

**LIBOURNE** **J. LAFON**, 18, rue Chanzy. Vente, location, réparations, motocycles, auto-garage, téléph.

**MARSEILLE** **PHENIX-MACHINES**, 62, rue Saint-Ferréol. Cycles. Accessoires.

**TOULOUSE** **AUTO-GARAGE**, 5 fosses. L. Bonneville, constr. mécanicien. A. C. F., 52, boulevard Carnot. — Le meilleur garage du Sud-Ouest.

## Echos

12, RUE AUBER, 12

**95 francs !!**

C'est à ce prix dérisoire de bon marché que le grand tailleur-couturier parisien *High Life Tailor* offre à sa clientèle les plus éblouissants, les plus merveilleux modèles de costumes pour Dames, coupés et dessinés par les premiers artistes de Paris.

Ceux qui douteraient d'un semblable prodige n'ont qu'à se rendre à l'exposition de ses admirables modèles, soit à la succursale qu'il vient d'ouvrir 12, *rue Auber*, soit à ses magasins, 112, *rue Richelieu*, coin du Boulevard.

***

*VICHY CHEZ SOI*

L'eau de Vichy à domicile n'a de succès qu'en raison de la source que l'on boit, et depuis les nombreuses fraudes et substitutions qui s'exercent au détriment de la santé de l'acheteur il importe plus que jamais d'exiger le nom de la source : **Vichy-Célestins** ou **Vichy-Grande-Grille** ou **Vichy-Hôpital**, dont les bouteilles portent sur le goulot le disque bleu **Vichy-Etat.**

Lorsque pour une raison quelconque on ne peut se procurer ces eaux il est préférable de se servir de Comprimés Vichy-Etat à base de sels extraits des eaux de l'Etat qui permettent de préparer soi-même intantanément une excellente eau alcaline gazeuse très économique puisque le flacon de 100 Comprimés ne coûte que 2 francs et qu'il suffit de 12 Comprimés pour un litre d'eau. — Se méfier des contrefaçons et exiger **Comprimés Vichy-Etat.**

***

VOYAGES ET EXCURSIONS

*CHEMIN DE FER DE L'OUEST*

Dans le but de faciliter les relations entre Le Havre, la Basse Normandie et la Bretagne, il est délivré, toute l'année, par toutes les gares du réseau de l'Ouest et aux guichets de la Cie normande de navigation, des billets directs portant le parcours par mer, du Havre, à et par voie ferrée, de la gare de Honfleur de destination et inversement.

Le prix des billets est ainsi calculé :

Trajet en chemin de fer : prix du t naire. — Trajet en bateau : 1 fr. 10 pour de 1re et 2e classes (chemin de fer) et (bateau) ;

Et 0 fr. 60 pour les billets de 3e classe de fer) et de 2e classe (bateau).

***

*CHEMIN de FER de PARIS à LYON et à la MÉDI*

**BILLETS D'ALLER ET RETOR**

A dater du 20 septembre 1901, le dur dité des billets d'aller et retour émis su P.-L.-M. est notablement augmentée.

Cete durée de validité est de deux jou 1re zone jusqu'à 50 kilomètres; de trois la 2e zone de 51 à 100 kilomètres; elle augmentée d'un jour par 100 kilomètres 13e zone de 1101 à 1200 kilomètres, pou cette durée est de quatorze jours.

En outre, lorsque le délai de validité d'aller et retour expire un dimanche ou fête légale, ce délai est augmenté de vi heures; il est augmenté de quarante-h lorsque le jour où il expire est un dima d'un jour de fête légale, ou un jour de suivi d'un dimanche.

Costumes et Équipements pour Spt
Automobile, Vélo, Chasse, Cheval, Amazo

**H. FRAENKE**

28, rue du Quatre-Septe
Succursale : 50, Avenue de la Grande-

**POUR AUTOMOBILE :**

Fourrures, Manteaux en tissus imperm caoutchoutés, Couvertures, Bottes four quettes, Gants et Moufles, Masque Lunettes, Crayon " Anti-Buée ", etc.,

**POUR LA CHASSE :**

Vêtements en " LODEN du TY

Costumes Tailleurs pour Dames depuis 1

En envoyant un corsage pour les mes la coupe est garantie irréprochabl

Envoi franco du Catalogue illus


*Je soussigné, déclare souscrire à*(1) ..... *exemplaire de l'o intitulé* **Silhouettes d'Escrimeurs,** *sur papier*(2) ..... *à*(3) ..... *plaire dont je m'engage à verser le montant, à l'apparition du volume, en mains de MM. Pierre LAFITTE et Cie, éditeurs, 9, avenue de l'Opéra, P*

SIGNATURE :

(1) Nombre d'exemplaires en toutes lettres.
(2) Ordinaire ou Japon.
(3) Prix de l'exemplaire :
sur papier ordinaire..... 20 fr.
sur Japon..... 50 fr.

*Adresse du Souscripteur :*


*Le Gérant :* JARRIGE

Corbeil. — Imprimerie Ed. Crété.